За рулём

СЕНТЯБРЬ • 1968 • № 9





ЮБИЛЕЮ КОМСОМОЛА ПОСВЯЩАЕТСЯ







Достойно встретим 50-летие ВЛКСМ! Этим девизом овеян сегодня труд тысяч и тысяч молодых строителей коммунизма.

В честь знаменательной даты комсомольцы Московского завода малолитражных автомобилей взяли на себя обязательство изготовить в нерабочее время — на субботниках и воскресниках — пятьдесят автомобилей «Москвич-408». Среди передовиков соревнования слесари-сборщики на главном конвейере Виктор Сиднеев и Анатолий Иовлев (вы видите их на левом верхнем снимке).

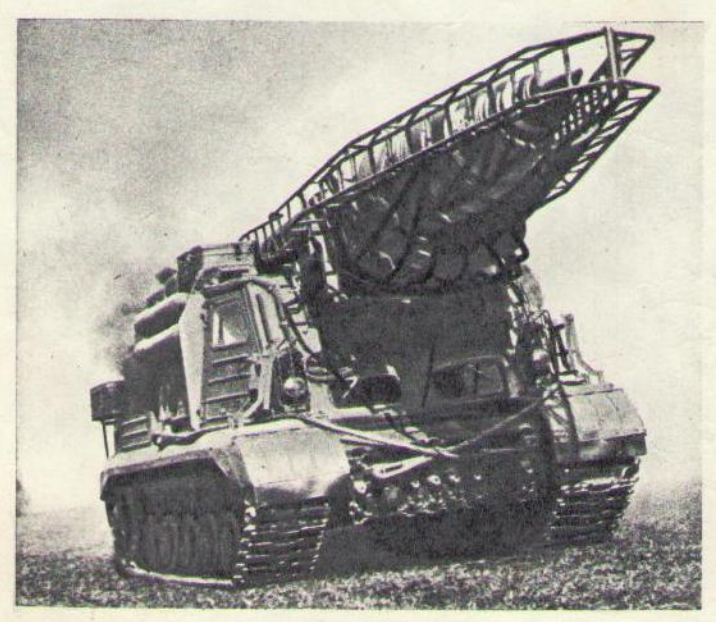
Полувековому юбилею Ленинского комсомола посвятили автомотопробег молодые спортсмены из Херсона (следующее фото). Двадцать девять комсомольцев, юношей и девушек прошли по местам боевой славы 295-й Херсонской стрелковой дивизии. В городах и селах участники пробега проводили беседы с молодежью.

Комсомол дал хорошее пополнение нашим Вооруженным Силам. Анатолия Васильева (вверху справа), слесаря одного из передовых предприятий Ленинграда — автоколонны 1103, недавно проводили в ряды Советской Армии. В цехе, где он отлично трудился, собрались его сверстники, старшие товарищи. Будущему воину вручили ценный подарок, дали наказ: верно служить Отчизне, настойчиво овладевать военной техникой.

В части, где служит Цеденбал Батуев (внизу справа), его хорошо знают как отличника боевой и политической подготовки, классного специалиста. Родина доверила ему могучую военную технику. Он механик-водитель пусковой установки (фото внизу слева).

...Пока Анатолий и Цеденбал встретились на журнальной полосе. Может быть, Васильев тоже скоро сядет за руль автомобиля, за рычаги танка или тягача. И тогда, как знать, где-нибудь на дорогах учений действительно повстречаются эти два комсомольца.

Фото В. Будана (ТАСС), А. Стриженкова, М. Рунова и В. Гатчикова





И станут юноши солдатами

Генерал армии А. Л. ГЕТМАН,
председатель ЦК ДОСААФ,
Герой Советского Союза

Советский солдат. У кого из нас это звание не вызывает чувства высокой гордости. Человек в военной гимнастерке, вооруженный защитник Родины. Это он полвека назад с поистине легендарной отвагой отстоял молодую Советскую власть. Это он в лихую годину нашествия гитлеровских орд поразил мир своим бесстрашием и силой духа. Советские солдаты, воспитанные ленинской партией, насмерть стояли под Москвой и у стен Сталинграда. Они сломали хребет гитлеровским бронетанковым силам на Орловско-Курской дуге, освободили Варшаву и Прагу, брали штурмом Кенигсберг и Берлин — избавили мир от фашистского порабощения и в пламени войны спасли будущее человечества.

Без малого четверть века отделяют нас от победного сорок пятого года. Там, где гремели бои, сегодня возвышаются корпуса новых заводов, электростанций, колосятся нивы, растут молодые леса. Наш народ осуществляет беспримерную по своему размаху программу коммунистического строительства. И его великие исторические завоевания, его труд и покой надежно охраняют советские воины — сыновья и внуки тех, кто сражался под Перекопом и брал рейхстаг. Они пришли служить в армию под овеянные славой побед боевые знамена и продолжают сегодня эстафету подвига.

Недавно Советские Вооруженные Силы отметили свой полувековой юбилей. Нет нужды приводить здесь цифры и сравнения. Каждый из вас, товарищи, видел телевизионные передачи и фильмы о последних военных парадах на Красной площади, об учениях «Днепр» и представляет себе, каким многообразием боевых средств и новейшей военной техники, какой всесокрушающей мощью располагает сегодня Советская Армия. В неустанной заботе Коммунистической партии, всего народа об укреплении наших Вооруженных Сил воплощена ленинская идея о военной защите социалистического Отечества.

На учениях «Днепр» была убедительно продемонстрирована боевая выучка частей и соединений, их высокая тактическая, оперативная подготовка. Советские воины успешно владеют искусством современного боя, настойчиво готовятся к умелым действиям в самых сложных условиях. В их успехах, в ревностной воинской службе находят отражение результаты многосторонней деятельности нашей партии по укреплению оборонной мощи социалистического Отечества и постоянное внимание к вопросам дальнейшего укрепления обороноспособности страны, повышения бдительности всех советских людей, воспитания их в духе постоянной готовности к защите своей Родины.

Вот уже свыше сорока лет наше Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту активно помогает партии в этом большом патриотическом деле. Оно готовит молодежь к военной службе, широко привлекает юношей и девушек к изучению основ военного дела и занятиям военно-техническими видами спорта. Вся деятельность ДОСААФ служит тому, чтобы в Советскую Армию ежегодно вливалось пополнение из молодых людей, здоровых духом, технически грамотных и физически закаленных, воспринимающих воинскую службу как высокую и почетную обязанность советского гражданина.

Особенно благоприятные условия для развития массовой оборонной работы сложились после принятого в мае 1966 года Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту [ДОСААФ СССР]». Под руководством партийных органов комитеты ДОСААФ настойчиво борются за выполнение задач, выдвинутых партией и правительством. За последнее время стали более совершенными методы подготовки молодежи к воинской службе; жизнь организаций Общества стала ярче, полнокровнее. Они сегодня взяли на вооружение много новых интересных и по-настоящему активных форм военно-патриотического воспитания.

Осуществляя свою патриотическую деятельность, наше оборонное Общество работает рука об руку с Ленинским комсомолом. И сейчас, когда отмечается пятидесятилетие коммунистического союза молодежи, мы можем с удовлетворением сказать: наше тесное содружество в укреплении обороноспособности страны, в воспитании юношей и девушек на героических традициях армии и флота, в распространении военно-технических знаний приносит хорошие плоды.

Более тесными и деловыми стали теперь связи организаций Общества с местными профсоюзными организациями. Заметно укрепилась материально-техническая база ДОСААФ. Только на Украине в 16 областях и 125 районных центрах за последнее время построены Дома технической учебы оборонного Общества, оснащенные всем необходимым для успешной подготовки молодежи к службе в армии. Большая работа в этом направлении проделана в Армении, Узбекистане, Омской и других областях. Словом, за два года, истекшие после принятия Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР, сделано немало для активизации всей оборонно-массовой работы и подготовки молодежи к армейской службе. Но жизнь идет вперед и выдвигает перед нами задачи все большего масштаба.

III Сессия Верховного Совета СССР приняла новый Закон о всеобщей воинской обязанности. Как известно, он предусматривает сокращение срока действительной военной службы для солдат, сержантов и старшин. Это стало возможным благодаря огромным экономическим и политическим преобразованиям в жизни нашего общества, которые благотворно сказались на общеобразовательном, духовном и физическом развитии советской молодежи. Нынешнее пополнение для Вооруженных Сил нельзя сравнить с тем, что призывалось в армию даже несколько лет назад. В то же время намного двинулась вперед и военная техника. Наша армия оснащена

За нашу Советскую Родину!



№ 9 - сентябрь - 1968

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года



ОРДЕНУ КРАСНОГО ЗНАМЕНИ 50 ЛЕТ

Сорок часов водитель автомобиля ЗИС-5 А. П. Кондрин не выходил из кабины. По «дороге жизни» через Ладожское озеро он сделал уже два рейса. Четырежды за это время попадал под бомбежки и артиллерийский обстрел.

— Может быть, отдохнешь? — спросили Кондрина товарищи.

В ответ он достал из кармана полушубка листок бумаги. Это было письмо, подписанное секретарем Центрального и Ленинградского областного комитетов партии А. А. Ждановым, обращенное ко всем водителям автомобилей. «От лица Ленинграда и фронта прошу вас учесть, — говорилось в письме, — что вы поставлены на большое и ответственное дело и выполняете задачу первостепенной государственной и военной важности...»

И водитель Кондрин отправился в третий рейс. По дороге его опять застиг артобстрел. У свежей воронки Кондрин остановился. Передние колеса автомобиля уже были в воде. Чтобы спасти машину и груз, водитель стал быстро разгружать автомобиль. От переутомления он потерял сознание. Так его и застали подъехавшие вскоре водители других машин.

За самоотверженную работу на «дороге жизни» водитель А. П. Кондрин был удостоен боевой награды — ордена Красного Знамени...

Орден Красного Знамени — старший по «возрасту» в нашей стране. Ему 50 лет. В «Декрете о знаках отличия», принятом на заседании Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета 16 сентября 1918 года и подписанном его председателем Я. Свердловым и секретарем В. Аванесовым, говорится, что знак отличия присуждается гражданам РСФСР, проявившим особую храбрость и мужество при непосредственной боевой деятельности, и что вместе с орденом вручается особая грамота.

В памятке, выдававшейся награж-

самым мощным ракетно-ядерным оружием, насыщена разнообразными техническими средствами, для нее характерна, если можно так сказать, всеобъемлющая моторизация. Естественно, что намного усложнилась и боевая подготовка воинов. Сегодня общее развитие и технические знания призывника должны полностью соответствовать требованиям, предъявляемым современной военной техникой и характером современного боя. А это значит, что в условиях сокращенных сроков службы призывник должен прийти в армию уже в некоторой мере подготовленным к выполнению своего воинского долга.

Юноши, которым предстоит принять от своих старших братьев священную обязанность по защите Отечества, должны усвоить основные требования воинских уставов, в которых сосредоточен бесценный опыт, накопленный нашей армией в жестоких сражениях за свободу и счастье народа. Они должны изучить устройство стрелкового оружия — автомата, пулемета, гранатомета, научиться стрелять, знать способы защиты от средств массового поражения и, что очень важно, приобрести начальные знания и навыки по одной из военно-технических специальностей.

Учитывая это, новый Закон о всеобщей воинской обязанности предусматривает введение начальной военной подготовки призывников и широкое участие в ней организаций ДОСААФ. Это следует рассматривать как боевое задание партии, правительства, народа, как выражение их высокого доверия к нашему оборонному Обществу, которое привлекается к решению важнейших вопросов патриотического воспитания и военного обучения молодежи.

Как же будет организована начальная военная подготовка! В общих чертах она сводится к следующему. Все юноши допризывного возраста, не обучающиеся в дневных (очных) учебных заведениях, один-два раза в неделю станут посещать учебные пункты при заводах и фабриках, совхозах и колхозах, учреждениях. Такие пункты создаются по решению местных Советов депутатов трудящихся. Руководители предприятий, учреждений, колхозов, совхозов предоставляют помещения, оборудуют классы учебной техникой, наглядными пособиями. Они же отвечают за организацию учебного процесса и уровень подготовки призывников.

Учебно-методическое руководство начальной военной подготовкой молодежи на учебных пунктах возлагается на ЦК ДОСААФ совместно с Министерством обороны СССР.

Задача оборонного Общества состоит сейчас в том, чтобы все его организации активно участвовали в начальной военной подготовке молодежи на учебных пунктах. Эту задачу надо рассматривать как один из основных практических путей выполнения Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года.

Не теряя времени, организации Общества совместно с военкоматами должны оказать действенную помощь руководителям предприятий в оборудовании военных кабинетов и классов техникой и другим имуществом, в налаживании учебного процесса, в подборе кадров.

Начинаем мы не с пустыми руками, не на голом месте. Выполняя Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, организации ДОСААФ не только оживили пропаганду военно-технических знаний среди населения, не только активнее включились в подготовку кадров военно-технических профессий и развитие военно-технических видов спорта, но и значительно усилили внимание к начальному военному обучению молодежи. На крупных предприятиях, в колхозах и совхозах стали создаваться учебные пункты ДОСААФ. А сейчас в некоторых республиках, краях и областях их десятки, сотни. Ими накоплен ценный опыт, который надо использовать теперь в новых условиях, когда начальное военное обучение переводится с общественных на государственные рельсы.

В Краснодарском крае, Московской, Омской, Тамбовской и других областях РСФСР, во многих республиках есть хорошие учебные пункты. Для примера можно назвать учебный пункт ДОСААФ Кременчугского автомобильного завода (директор И. М. Приходько, секретарь парткома В. Ф. Смирнов, председатель комитета ДОСААФ Н. С. Дудин). Дирекция выделила для занятий с призывниками просторное помещение, средства на приобретение наглядных пособий, учебного и спортивного имущества. Здесь оборудован военный кабинет. В классах — агрегаты, механизмы автомобилей, мотоциклов. Военно-техническая учеба идет по программе начальной подготовки будущего воина, включающей знакомство с автомобильной и мотоциклетной техникой, сдачу нормативов спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины».

Учитывая, что начальная военная подготовка вводится постепенно, комитеты Общества должны провести широкую разъяснительную и организаторскую работу, чтобы сохранить действующие на общественных началах учебные пункты. В основу работы здесь надо положить программу начальной военной подготовки, а также использовать их для подготовки юношей к сдаче норм спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины».

Успех дела во многом зависит от подбора наставников молодежи — нештатных начальников учебных пунктов, их заместителей, инструкторов. Надо ли говорить, как благодарен этот труд, как важен вклад тех, кто помогает допризывнику стать настоящим воином. Среди активистов нашего Общества много ветеранов войны, офицеров и сержантов запаса. Надо привлечь к работе на учебных пунктах таких людей, которых с благодарностью вспоминал бы каждый призывник, вставший в солдатский строй.

Начальная военная подготовка учащейся молодежи будет осуществляться непосредственно в средних общеобразовательных школах, в средних специальных учебных заведениях, в училищах профессионально-технического образования, где вводятся штатные военные руководители. Но на это, как и на создание сети учебных пунктов, потребуется определенное время. И очень важно, чтобы комитеты ДОСААФ, не дожидаясь начала плановых занятий, активизировали свою деятельность в учебных заведениях. Речь идет об оказании помощи преподавателям, комитетам комсомола в организации внеклассной кружковой работы, охватывающей тот круг вопросов, который предусмотрен программой начальной подготовки на

учебных пунктах. Широкий размах массовой оборонной работы среди учащейся молодежи имеет принципиальное значение в формировании у юношей высоких качеств гражданина и воина.

Развертывая массовую оборонную работу, важно увлечь всех юношей, заинтересовать их. Надо использовать огромную жажду молодежи к техническим знаниям, стремление овладеть авто- и мотоделом, основами радиоэлектроники. Все это учитывают, например, на учебном пункте Львовского инструментального завода [директор В. А. Сарьян, секретарь парторганизации Г. А. Литвинов, председатель комитета ДОСААФ Н. Я. Коваленко]. Занятия здесь проходят так интересно, что юноши сами стремятся не пропустить их. На учебном пункте — воинский порядок. Тут создана та атмосфера высокой дисциплины и товарищества, которая объединяет молодых людей в сплоченный коллектив, по-настоящему готовит их к солдатской службе. Многие из окончивших занятия на учебном пункте продолжают учебу в спортивно-техническом клубе при комитете ДОСААФ завода и получают права шофера, мотоциклиста. Девяносто процентов юношей с Львовского инструментального, которым в этом году предстоит идти в армию, взяли обязательства к 50-летию Ленинского комсомола стать водителями, а треть призывников решила овладеть второй военно-технической специальностью.

Новый Закон о всеобщей воинской обязанности еще раз подчеркнул, что для организаций оборонного Общества основополагающим требованием является подготовка молодежи к службе в Вооруженных Силах.

Подводя первые итоги деятельности комитетов ДОСААФ в свете нового Закона о всеобщей воинской обязанности, можно сказать, что они справились с задачами по подготовке специалистов для Вооруженных Сил. Свидетельством их хорошей работы может служить присуждение лучшим клубам переходящих Красных Знамен военных округов, а также тот факт, что во многих клубах 90—95 процентов курсантов сдают экзамены с первого раза.

Вместе с тем вступление в силу нового Закона о всеобщей воинской обязанности резко повышает требования к качеству подготовки специалистов для Вооруженных Сил. От этого непосредственно зависит теперь, как быстро вчерашний призывник овладеет сложной военной техникой. Особенно важна для армии хорошая подготовка в организациях ДОСААФ водителей автомобилей и гусеничных машин.

Мы отдаем себе отчет в том, что пока еще в этом деле много недостатков. К ним следует отнести обучение в так называемых филиалах автомотоклубов, где нет необходимой учебно-материальной базы, благоустроенных помещений, где преподавание ведется порой неподготовленными людьми и плохо контролируется.

Не на высоком уровне и политико-воспитательная работа в ряде учебных организаций ДОСААФ. В ней мало отражены вопросы воинского воспитания призывников, слабо прививаются такие необходимые для солдатской службы качества, как дисциплинированность, исполнительность, уважение к старшим.

Мало научить человека технической специальности, основам военных знаний. Его надо воспитать пламенным патриотом, беспредельно преданным идеалам коммунизма, делу защиты социалистического Отечества. Какой бы ни была современная техника, судьбу войны в конечном счете решают люди, владеющие этой техникой. Решения апрельского (1968) Пленума ЦК КПСС обязывают нас вести наступательную борьбу против буржуазной идеологии. Комитеты ДОСААФ, учебные организации и учебные пункты, наш общественный актив должны направить все средства военно-патриотического воспитания на укрепление у будущих воинов коммунистической убежденности, чувства советского патриотизма и пролетарского интернационализма, гордости за нашу социалистическую Родину, на воспитание постоянной готовности выступить на защиту ее государственных интересов.

Прекрасным средством физической закалки, совершенствования военно-технических знаний и навыков молодежи являются военно-технические виды спорта. Мы стремимся подчинить всю оборонно-спортивную работу главной задаче — подготовке достойного пополнения для армии и флота. Поэтому так важно, чтобы в наших спортивных клубах, секциях и командах занималось как можно больше юношей призывного и допризывного возраста, чтобы в каждом виде соревнований был значительно усилен военно-прикладной элемент.

В ходе подготовки к знаменательным событиям в жизни нашей страны — 50-летию Советского государства и полувековому юбилею Советских Вооруженных Сил — в организациях Общества накоплен немалый опыт героико-патриотического воспитания молодежи.

Сейчас широко развертывается подготовка к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина и двадцатипятилетию разгрома гитлеровской Германии. Надо приложить максимум усилий, чтобы каждая организация ДОСААФ ознаменовала эти даты новым подъемом военно-патриотической работы, широкой пропагандой ленинских идей о необходимости постоянного укрепления обороноспособности страны, подготовки всего населения к вооруженной защите социалистической Родины.

В этой работе большое место должно занять разъяснение требований нового Закона о всеобщей воинской обязанности, причем особое внимание надо обратить на возросшую личную ответственность каждого советского гражданина за успешную подготовку к службе в Советской Армии.

В практической деятельности по выполнению Закона организации Общества должны постоянно руководствоваться постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая, в котором сказано: «Главной задачей ДОСААФ и впредь должно быть активное содействие укреплению обороноспособности страны и подготовке трудящихся к защите социалистического Отечества. При этом особое внимание необходимо уделять работе с молодежью, подготовке ее к военной службе, широкому привлечению юношей и девушек к изучению основ военного дела и занятиям военно-техническими видами спорта».

Мобилизовать все силы на успешное выполнение ответственных задач, поставленных партией и правительством перед оборонным Обществом, — таков важнейший долг всех работников комитетов и учебных организаций ДОСААФ, всего его многочисленного актива.

денным, указывалось: «Тот, кто носит на своей груди этот высокий пролетарский знак отличия, должен знать, что он из среды равных себе выделен волею трудящихся масс, как достойнейший и наилучший из них».

Первым кавалером этого боевого знака отличия стал сормовский рабочий, председатель Челябинского ревкома Василий Константинович Блюхер. Полторы тысячи верст по Уралу, ведя непрерывные ожесточенные бои с белогвардейцами, прошли в 1918 году красные отряды под командованием В. К. Блюхера.

30 сентября 1918 года ВЦИК, заслушав на своем заседании специальный доклад о подвигах южноуральских партизан, единодушно решил наградить В. К. Блюхера орденом Красного Знамени, статут которого был утвержден накануне, 29 сентября. В. К. Блюхеру был вручен орден с первым порядковым номером на оборотной стороне. Вторым кавалером этого ордена стал тоже прославленный герой гражданской войны Иона Эммануилович Якир. Всего за героизм, проявленный в гражданскую войну, орденом Красного Знамени награждено 14 998 командиров и красноармейцев. В. К. Блюхер, С. С. Вострецов, Я. Ф. Фабрициус и И. Ф. Федько были удостоены этого ордена четырежды.

Среди героев гражданской войны, беззаветно сражавшихся за родную Советскую власть, было 200 тысяч комсомольцев. Подвиги 5103 из них отмечены орденом Красного Знамени.

В ознаменование героизма и боевых заслуг десятков тысяч комсомольцев Реввоенсовет СССР своим постановлением от 23 февраля 1928 года наградил ВЛКСМ орденом Красного Знамени.

11 января 1932 года ЦИК СССР утвердил новый статут этого ордена. В последующие годы им были награждены сотни тысяч лучших воинов Советских Вооруженных Сил, в том числе танкистов, автомобилистов, мотоциклистов, отличившихся в боях за Родину.

В январе 1947 года за успешную работу в деле укрепления обороны СССР и в связи с 20-летием со дня организации Осоавиахим (ныне ДОСААФ) также удостоен этой замечательной боевой награды.

В боевой летописи наших Вооруженных Сил можно прочесть наименования многих полков и соединений, покрывших себя неувядаемой славой и украсивших свои знамена боевыми орденами. Среди них — танковые, механизированные, автомобильные части и соединения. За беспримерный героизм, проявленный в годы Великой Отечественной войны, орденом Красного Знамени награждено 297 974 бойца и командира. Высокая награда — наглядное свидетельство их мужества, беспредельной любви к социалистической Родине.

В послевоенные годы орден Красного Знамени украсил грудь многих военнослужащих, проявивших мужество и отвагу при выполнении учебных задач, добившихся отличных показателей в боевой и политической подготовке, успешно освоивших новую боевую технику. И каждый такой факт — радостное, волнующее событие. Высокая награда вдохновляет на самоотверженный труд, на беззаветное служение социалистическому Отечеству.

НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЛЖСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО

Строительство Волжского автозавода это героика труда. Огромны объемы работ, чрезвычайно сжаты сроки, высоки требования к качеству всех работ.

Волжский автозавод — эталон строительного производства. Здесь применяются новые материалы, их изготавливают лучшие предприятия страны. Стеновые панели по всем фасадам должны облицовываться бело-голубой, цокольные — коричневой плитками, кровли — пенополистирольным или керамзитобетонным утеплителем. А кровля главного корпуса — из стального оцинкованного настила. Все оконные переплеты — металлические, из труб прямоугольного сечения, со специальным остеклением, ворота цехов — из алюминиевого сплава. Они будут открываться вверх, складываясь «в гармошку», и образовывать козырек над въездом. Для полов административных и бытовых зданий предполагается использовать шлифованную мозаично-мраморную плитку. Во всех корпусах предусматривается кондиционирование воздуха, для чего осваивается выпуск уникальных установок мощностью в 240 тысяч кубометров воздуха в час.

На стройке наряду с бетонными работами, сборкой металлоконструкций ведется подготовка к монтажу конвейеров, сложнейшего оборудования.

Безупречное качество, точность установки всех элементов диктуется технологическими и конструктивными решениями, заложенными в проекте. Технология производства автомобилей на Волжском автозаводе базируется на лучших мировых образцах оборудования, автоматических и полуавтоматических линиях, закупаемых в странах СЭВ и в ряде капиталистических стран. Все отечественное оборудование изготовляется по специальным заказам и техническим условиям.

В нынешнем году Московский завод координатно-расточных станков поставит Волжскому автогиганту 14 первоклассных резьбо-шлифовальных и координатно-расточных станков, на которых будут изготовляться детали с микронной точностью. Сейчас идет сборка этих станков.

Конструктивная особенность завода в Тольятти — универсальность коробок зданий. Модели автомобилей быстро стареют. Надо рассчитывать на то, что сравнительно часто они будут обновляться, не говоря об отдельных узлах. А каждая замена сопровождается изменением технологии, оснастки, расположения конвейерных систем и т. п. Но коробки зданий не меняются, они запроектированы универсальными.

Все корпуса будут оснащены тяжелым подъемно-транспортным оборудованием, монтируемым на каркасе. Сотни километров конвейеров, подвешенных к фермам, как паутиной опутают главный корпус. По этим конвейерам, согласно синхронно действующему графику, узлы автомобиля пойдут на главный сборочный конвейер. Малейшие перекосы конвейера могут привести к серьезному нарушению процесса сборки. Вот почему допуски при монтаже каркаса, особенно ферм, очень жестки.

В Доме культуры имени 50-летия Великого Октября состоялось собрание партийно-хозяйственного актива строителей ВАЗ. На собрании были приняты социалистические обязательства коллективов «Куйбышевгидростроя», субподрядных организаций, предприятий стройиндустрии и дирекции Волжского автозавода по завершению строительства и вводу в эксплуатацию первой очереди завода в декабре 1969 года.

Новости, события, факты





1918—1968

ПОД ЗНАМЕНЕМ ПАРТИИ ЛЕНИНА

ДОКУМЕНТЫ, ФАКТЫ, ЦИФРЫ

Если составить анкету, то в ней можно написать так:

Ф. И. О. — Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодежи.

Год, число и месяц рождения — 1918, 29 октября.

Место рождения — Москва, I съезд РКСМ.

Основные этапы трудовой, боевой, общественной деятельности — активное участие в борьбе за победу Октябрьской социалистической революции, за полное и окончательное установление Советской власти. Место — окопы, траншеи, выжженные поля. Основной вид оружия — винтовка, граната, сабля. Конь, тачанка с «максимом», бронеавтомобили, бронепоезда. Это в гражданскую. А дальше? Ликвидация разрухи, борьба с голодом, эпидемиями. Участие в великом движении за индустриализацию и коллективизацию. Строительство Горьковского, Московского автомобильных, Харьковского, Сталинградского тракторных заводов, Днепрогэса, города юности — Комсомольска-на-Амуре...

Накануне Великой Отечественной — массовое участие комсомольцев в оборонных организациях. Беспримерный подвиг, несгибаемое мужество в четырехлетней схватке с гитлеровскими ордами. В первых рядах послевоенного созидательного труда за построение коммунистического общества. Все это этапы большого пути славного Ленинского комсомола под победным знаменем Коммунистической партии.

Еще одна графа: «Награды». Пять орденов.

Впрочем, предоставим слово документам, цифрам, фактам. Мы выбрали из них в основном те, что отражают лишь одну часть деятельности ВЛКСМ — связанную с автомобилизацией нашей страны, участием комсомольцев, молодежи в деятельности оборонных организаций — Автодора, Осоавиахима, ДОСААФ, в подготовке молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах.

УХОДИЛИ КОМСОМОЛЬЦЫ НА ГРАЖДАНСКУЮ ВОЙНУ...

✦ **В разгар вооруженной борьбы за власть Советов в Москве 29 октября 1918 года открылся первый съезд союзов рабочей и крестьянской молодежи. В нем участвовало 176 делегатов, представлявших 22 100 членов союзов. Почетным своим председателем съезд избрал В. И. Ленина. На съезде было провозглашено создание Российского Коммунистического Союза Молодежи (РКСМ) — боевого помощника и резерва партии большевиков.**

✦ **В мае 1919 года — первая всероссийская мобилизация: каждый четвертый комсомолец Москвы стал бойцом Восточного фронта, пятую часть своей организации послали защищать Родину комсомольцы Петрограда. Часто комсомольские организации уходили на фронт всем составом. На запертых дверях районных комитетов появлялись надписи: «Райком закрыт. Все ушли на фронт».**

На автомобильном заводе АМО (ныне ЗИЛ) весной 1919 года вся комсомольская ячейка, объявив себя мобилизованной, вступила в Красную Армию.

✦ **Комсомольцы и молодые рабочие Путиловского завода под руководством опытных специалистов в 1919 году активно включились в ремонт автомобилей и броневиков для Красной Армии. Отладив машину, путиловцы сдирали с башен и бортов краску со старыми названиями и писали новые, в духе времени: «Мировая революция», «Смерть Антанте».**

В конце 1919 года завод стал осваивать выпуск броневиков-вездеходов на гусеничном ходу, явившихся прообразом первых наших отечественных танков. К концу 1919 года путиловцы выпустили десятки бронированных машин: тяжелых на шасси автомобиля «Остин» и легких — на базе «Паккарда».

✦ **Для защиты Советской Республики комсомольцы-путиловцы влились в ряды Стального артиллерийского дивизиона, сформированного из рабочих.**



В каждую батарею дивизиона входило четыре трехтонных автомобиля с боеприпасами, четыре легковых машины, три крытых грузовика для команды, четыре мотоцикла и четыре пулемета «максим».

✦ В октябре 1919 года в Москве собрался II съезд РКСМ. 429 делегатов представляли 96 тысяч комсомольцев. Съезд решил провести вторую всероссийскую мобилизацию членов союза, достигших шестнадцатилетнего возраста. За короткий срок под боевые знамена революции стали 10 тысяч комсомольцев. Броневые и автомобильные отряды Красной Армии, сражавшиеся на фронтах, почти наполовину состояли из комсомольцев и молодых шоферов.

✦ Всего в гражданской войне приняли участие 200 тысяч комсомольцев. 5103 из них были награждены орденом боевого Красного Знамени.

✦ 2—10 октября 1920 года в Москве проходил III съезд РКСМ, в нем участвовало 529 делегатов, представлявших более четырехсот тысяч комсомольцев. Ряды их к дню открытия III съезда выросли в двадцать раз.

Вечером 2 октября перед делегатами выступил В. И. Ленин с большой программной речью «Задачи союзов молодежи». Вождь партии подробно осветил основные задачи комсомола и указал пути их успешного решения. Он призвал молодежь настойчиво учиться коммунизму, обогащать свою память знанием всех тех богатств, которые выработало человечество, умело соединять теорию с практической деятельностью, отдавать свои силы общему делу.

УКРЕПЛЯЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И ОБОРОННОЕ МОГУЩЕСТВО СТРАНЫ

✦ Не успели зарасти травой окопы гражданской войны, как комсомол по зову Владимира Ильича сменил винтовки и гранаты на орудия мирного труда. Молодежь двинулась на ликвидацию разрухи, на восстановление народного хозяйства. Юные ленинцы не забывали и об укреплении обороноспособности страны.

✦ В октябре 1922 года на V съезде РКСМ Ленинский комсомол принял шефство над Военно-Морскими Силами и послал на флот в течение 1922—1923 годов более 10 тысяч комсомольцев. Впоследствии многие из них стали видными командирами и политработниками. В обращении V съезда РКСМ к молодежи говорилось:

«Все комсомольцы России должны знать: наш Российский Коммунистический Союз Молодежи и в дни мира не бросит якоря в тихой пристани. Мы будем готовиться к тому, чтобы отбить все попытки мировых хищников (откуда бы они ни шли) поработить рабоче-крестьянскую Россию».

✦ В канун Первомая 1924 года на заводе «Красный путиловец» (ныне Кировский) были собраны два первых отечественных трактора ФП («Фордзон-Путиловец»). В их изготовлении и сборке наряду со старыми специалистами участвовали комсомольцы завода.

✦ К началу 1925 года на автомобильном заводе АМО (ныне ЗИЛ) работало около 1500 человек. Почти половина из них — молодежь. Для обучения юношей нужным специальностям была создана школа фабзавуча.

✦ Осенью 1927 года Совет Народных Комиссаров РСФСР утвердил устав Всероссийского общества «Автодор», которое ставило своей целью активную помощь развитию автомобильной промышленности, автомобильных дорог, широкую подготовку кадров автомобилистов, активное содействие укреплению обороны страны. Комсомольцы бросили клич: молодежь — в Автодор! Юноши и девушки — за руль автомобиля! Овладение автомобильной техникой — первый шаг к активному отпору врагу!

✦ На одной из окраин Москвы, в Симоновской слободе, закладывается новый завод для сборки автомобилей. В 1929—1930 годах комсомольцы Москвы регулярно устраивают субботники, активно трудятся на земляных работах, заготовке строительных материалов, прокладке канализации, водопровода, возведении зданий. 6 ноября 1930 года на главном конвейере, который размещался в здании, где находится сейчас первый прессовый цех, собрались автозаводцы. На митинге единогласно решили: присвоить заводу имя Коммунистического Интернационала Молодежи (КИМ). Тогда же первый легковой автомобиль сошел с конвейера. Московский автосборочный завод имени КИМ вступил в строй.

✦ С 1930 года до начала войны завод собрал свыше 210 тысяч грузовых автомобилей, 9617 моторов к комбайнам. В организации производства самое активное участие принимал комсомол. Московский городской комитет ВЛКСМ направил на завод 512 комсомольцев-конструкторов, мастеров по холодной обработке металла, наладчиков станков и других специалистов.

Окончание — в октябрьском номере журнала, посвященном 50-летию Ленинского комсомола.



РАБОЧАЯ ЭСТАФЕТА

Бывалый шофер славно потрудился со своим ГАЗ-51. На их общем счету многие тысячи тонн грузов, позади сотни тысяч километров трудных дорог. И вот настала пора расставаться со своим стальным другом, к которому привык, которого так хорошо изучил. Жалко, но что поделаешь, друг свое отработал. И задумался бывалый шофер, что-то его ждет впереди...

Из ворот наших заводов стремительно вытекают автомобильные реки и разливаются по просторам Родины.

Разные коллективы. Разных марок автомобили они выпускают. И результаты своего труда, свои машины, как эстафету, вручают в такие же рабочие руки — тем, кто трудится за рулем.

Каждый, кто передает эстафету и кто ее принимает, должен быть уверен друг в друге. Автомобилестроители — в том, что созданная ими машина попадает к настоящему водителю и тот будет любовно с ней обращаться. Ну, а водитель? Ему хочется получить надежного друга, который не подведет, на которого всегда можно положиться в трудном пути.

Так и бывает обычно. Но...

В редакцию поступают письма, рассказывающие и о случаях небрежного, бездушного отношения некоторых водителей к технике. Есть и другие письма — о том, что качество автомобилей и мотоциклов далеко не всегда устраивает тех, кто за рулем.

Бывалый шофер из Владивостока В. Маркулев пишет: «Мы получаем много новых автомобилей. Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 Мытищинского завода — это не автомобиль, а просто мечта. Или же ГАЗ-53А — с какой любовью люди делают технику. Но вот еще пример. Мы получили тягачи КАЗ-608 «Колхида». Машина неплохая, но почему Кутаисский завод плохо относится к сборке и контролю ее качества? «Колхиду» никто из шоферов не хочет брать, а за право получить ЗИЛ-130 чуть не дерутся. Но мы все же надеемся, что «Колхида» себя зарекомендует как одна из самых лучших машин».

Редакция располагает также другими письмами, отражающими хозяйскую заинтересованность рабочего человека в том, чтобы все советские автомобили и мотоциклы были отличными. В этих письмах высказывается серьезная озабоченность, в частности, качеством мотороллеров Вятско-Полянского завода.

Мы знаем, что на заводах делается очень много для повышения качества автомобилей и мотоциклов, созданы специальные отделы или группы по изучению и анализу опыта их эксплуатации и надежности, все большую роль играет «саратовская система» бездефектного изготовления продукции, повышаются права отделов технического контроля.

Но ведь известно, что качество продукции создается в процессе ее изготовления, а не контроля. И важнейшее значение имеют рабочая совесть, ответственность каждого исполнителя, каждой бригады сборочного конвейера за честь заводской марки. И очень важно, чтобы потребитель, будь то водитель-профессионал, автолюбитель или владелец мотоцикла, знал, кого благодарить и кто заслуживает упрека.

А что если так. Вы купили в магазине автомобиль или мотоцикл, вам вручили в автотранспортном предприятии новую машину. И вместе с инструкцией по уходу и эксплуатации вам дают паспорт, в который вложена своеобразная «визитная карточка». Скажем, с таким текстом:

«Уважаемый товарищ! Вы получили автомобиль ЗАЗ-966В. Он собран 25 мая 1968 года бригадой Алексея Петровича Иванова. Сообщите нам пожалуйста Ваш отзыв о качестве сборки и пожелания по совершенствованию автомобиля...»

И если с этими отзывами и пожеланиями будут регулярно знакомиться производственники, если они станут достоянием заводской общественности и предметом делового обсуждения, то все это благотворно скажется на наших автомобилях и мотоциклах, которые, как и все наши изделия, должны отвечать лозунгу «Советское — значит отличное».



1918–1968 РОДИНЕ ВЕРНЫ

Сосредоточенны лица молодых солдат, занявших свои места в строю перед опаленным в боях Знаменем части. Руки крепко сжимают приклады автоматов. В глубокой тишине взволнованно разносится:

— Я, гражданин Союза Советских Социалистических Республик,.. принимаю присягу и торжественно клянусь...

Гордо звучат эти слова. В верности Отчизне, народу, Коммунистической партии клянется молодой солдат.

— ... Я всегда готов по приказу Советского Правительства выступить на защиту моей Родины — Союза Советских Социалистических Республик и как воин Вооруженных Сил я клянусь защищать ее мужественно, умело, с достоинством и честью...

И вот он, молодой воин, — в дружной солдатской семье — в отделении, экипаже, расчете. Ему предстоит многое постигнуть, втянуться в армейский строй, изучить оружие, технику, приемы боя. Первым его командиром, строгим и заботливым, первым его другом и наставником, умным и отзывчивым, становится сержант, старшина.

В автомобильных, артиллерийских, танковых частях, как и во всей Советской Армии, младший командир — фигура видная. Сержанты — костяк Вооруженных Сил — классные специалисты, отлично владеющие техникой, умелые воспитатели. В большинстве они — коммунисты и комсомольцы.

Ленинский комсомол в Советской Армии, точно так же, как на заводах, стройках, в колхозах, совхозах, — передовой отряд молодежи, ее авангард, ее ведущая сила. Шестьдесят процентов личного состава у нас — комсомольцы. Подавляющее их большинство — отличники боевой и политической подготовки.

Под руководством командиров, политорганов, партийных организаций армейский комсомол ведет большую идеологическую, культурно-массовую, спортивную работу с молодежью, воспитывает ее на героических традициях армии и народа, помогает растить умелых и мужественных воинов.

Наш ежемесячный иллюстрированный журнал Министерства обороны СССР «Старшина—сержант», естественно, отводит заметное место на своих страницах комсомольской, молодежной теме, постоянно рассказывает о людях с горячим сердцем — лучших воинах в сержантских погонах, классных специалистах, обобщает их опыт по обучению и воспитанию солдат. Многие страницы журнала посвящаются героическим традициям нашей армии, повествуют о мужестве о отваге комсомольцев — сержантов и старшин — в вооруженной защите социалистического Отечества.

Сегодня, в канун 50-летия ВЛКСМ, мы предоставляем несколько своих молодежных страниц читателям журнала «За рулем», вам, юноши, овладевающие автомобильной и мотоциклетной техникой, готовящиеся к благородной воинской службе.

От имени армейских читателей выражаем уверенность, что каждый из вас — курсантов автомотоклубов, автомотоспортсменов, будущих воинов — уже сегодня готовит себя к службе в рядах Вооруженных Сил, настойчиво изучает технику, закаляет себя физически, чтобы в наших армейских рядах с честью выполнить священный долг перед Родиной.

Полковник И. ВЛАСОВ,
главный редактор журнала
«Старшина — сержант»



ЭКИПАЖ МАШИНЫ БОЕВОЙ

Осенью 1944 года младший лейтенант комсомолец Павел Михеев приехал на Урал за новой тридцатьчетверкой. На огромном заводе, который фронтовики называли Танкоградом, Павел уже познакомился со своим будущим экипажем. Ребята подобрались что надо. Механик-водитель Алексей Шипов, командир орудия Ваня Рыжиков, заряжающий Василий Бубнов — все комсомольцы, все одногодки — с двадцать четвертого, все сибиряки.

На другой день пошли в сборочный цех. Помогать сборщикам. Так уж было заведено в Танкограде. Они двигались вместе с машиной вдоль конвейера до самого сдаточного участка. Шипов первым сел за рычаги нового танка. Невысокий, крепкий паренек особенно понравился Павлу. Действовал он неторопливо, уверенно, солидно. Через некоторое время отличился и командир орудия Ваня Рыжиков — на тактическом занятии он поразил цель первым же снарядом. Сам Михеев тоже стрелял отлично.

«Считай, Павел, что тебе повезло, — подумал про себя командир. — С таким экипажем воевать можно...»

Однажды вечером сорок новеньких танков были погружены на платформы. Железнодорожный состав двинулся на запад, на 1-й Белорусский фронт.

Прямо с платформ своим ходом опускались на землю тяжелые машины, глухо рокоча, двигались меж высоких сосен в глубь рощи. Здесь вскоре собрали командиров танков. Выяснилось, что прибыли они во 2-ю гвардейскую танковую армию и что им скоро придется быть участниками больших событий.

Так началась новая боевая жизнь комсомольского танкового экипажа.

...Январь 1945-го. Передовой отряд в составе 12 танков ночью подошел к городу Иноврацлав за Вислой. Здесь танкисты разбились на четыре группы. Одна получила задачу атаковать железнодорожную станцию, вторая — аэродром, третья — штаб гитлеровцев в городе. Четвертая группа из трех тридцатьчетверок под командованием Михеева должна была обойти город с севера и устроить засаду на шоссе Иноврацлав—Быдгощ. Задача предельно ясна — отрезать гитлеровцам путь отхода.

Головной танк вел Алексей Шипов. Михеев, высунувшись по пояс из люка, вглядывался в темноту и старался опознать известные по карте ориентиры. Главное — не сбиться, выйти вовремя к месту засады.

Вот впереди мост через небольшую речушку Нотец. Михеев остановил свой маленький отряд и вместе с Шиповым пошел к реке. Осмотрели мост — цел, но для тридцатьчетверок слабоват. Максимум — на двадцать тонн. Как быть? Бросил Павел камень вниз и вздрогнул — плеск донесся не сразу и слабо, как из колодца: берега здесь не меньше пяти метров.

— Что будем делать, Алеша?

— Рискнем, — отозвался водитель.

Шипов разогнал машину. Взревел двигатель, от гусениц полетели комья снега и грязи. Момент — и танк, словно птица, перелетел на противоположный берег.

Удача окрылила экипажи двух других машин. По примеру командирской они тоже перескочили через мост.

Вскоре на шоссе со стороны Иноврацлава показались грузовики противника. Танк Михеева вышел на дорогу и на большой скорости двинулся им навстречу. Растерявшиеся гитлеровцы побросали машины и стали разбегаться по полю. Лязг металла, пушечная и пулеметная стрельба — все слилось в общий гул.

Утром танкисты подсчитали: уничтожено 117 фашистских автомобилей. Захвачены пленные, оружие, боеприпасы. Однако главные события разыгрались на другой день.

Солнце еще не взошло, но небо посветлело настолько, что стали хорошо видны не только аккуратные домики поселка под красными черепичными крышами, но и окрестные поля и холмы, и красивый лесок на горизонте. Зарево на востоке поблекло, взрывы утихли. Казалось, что бой окончен и худшее позади. Но как раз в это время с запада донесся глухой рокот моторов. Вскоре разведка доложила: идет колонна «тигров». Не было сомнения: гитлеровцы послали гарнизону Иноврослава подкрепление.

Танки Михеева отошли от шоссе и расположились скрытно во дворах населенного пункта, стоящего на подступах к городу. Вот выполз из леса первый вражеский танк. За ним — второй, третий... Михеев насчитал шесть штук.

Тут же пришло решение: подпустить колонну как можно ближе — ведь даже подкалиберный снаряд тридцатьчетверки не возьмет броню «тигра» с дальней дистанции. Павел чувствовал — нервы у ребят напряжены до предела. Но надо держаться. Преждевременный выстрел может погубить все.

«Тигры» приблизились к повороту. В прицеле — борт головного танка. Пора! Грохнул выстрел. «Тигр» рванулся в сторону, остановился почти поперек шоссе и задымил. По примеру командира огонь открыли танки Якова Пилипенко и Михаила Сухова. Это был короткий, тяжелый, но на редкость удачный бой: все шесть фашистских танков горели.

Отряд рванулся к вражескому аэродрому, смял 25 не успевших взлететь самолетов, полностью разгромил фашистский штаб.

...Золотую Звезду Героя Советского Союза лейтенанту Михееву вручил Михаил Иванович Калинин в Кремле. Было это в начале апреля. Вскоре танкист вернулся к своим товарищам, которые тоже были отмечены правительственными наградами за героические действия в боях при освобождении дружественной Польши.

Во второй половине апреля, когда наши войска двинулись к Берлину, танк лейтенанта Михеева снова был впереди.

В одной из очередных схваток с врагом командир танка был тяжело контужен. Светлый день Победы встретил в госпитале. Но в июне, еще не совсем выздоровев, он все-таки побывал в поверженном Берлине, до которого шел без малого четыре трудных года и не дошел всего полсотни километров...

В 1946 году лейтенант Михеев демобилизовался и вернулся к своей довоенной профессии. А профессия у него одна из самых что ни на есть мирных — торговый работник. До войны слушатели академии имени Фрунзе, заходя в свой военторговский магазин, и не думали, конечно, что за прилавком видят будущего Героя Советского Союза. Работал Павел заместителем директора этого магазина. И доказал, что не далеки от истины слова популярной в те годы песни: «Когда страна быть прикажет героем, у нас героем становится любой!..»

И сейчас Павел Антонович — работник торговли, директор одного из магазинов Московской железной дороги. Учит молодежь правильно жить. И если потребуется, защищать Родину так же геройски, как это делали люди его поколения.

В. ВИШНЯКОВ,
инженер-полковник

УДАРНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ

Земля круто наклонилась — самолет лег в вираж, заходя на посадку. Под крылом высокие сопки. Внизу замелькали многоэтажные дома, строительные краны, темная лента накатанной дороги с маленькими жучками-автомобилями.

Билибино! Горняцкий поселок, расположенный почти в самом центре суровой Чукотки. Советскими учеными здесь обнаружены различные полезные ископаемые. Однако, чтобы вырвать эти богатства у природы, нужна электроэнергия. Строить тепловые электростанции? Дорого! Ведь топливо придется везти за тысячи километров. Поэтому правительство решило построить первую в мире заполярную атомную электрическую станцию.

Едем на строительную площадку. То и дело навстречу проносятся тяжелогруженные автомобили.

— Здесь, в Билибино, от работы автомобильного транспорта практически зависит все, — замечает инженер Юрий Шевченко. Он возглавляет строительное управление.

— Все материалы и оборудование нам завозят в порт Зеленый Мыс, в устье Колымы, за летнюю навигацию. А оттуда за триста километров по «зимнику» гонят в Билибино. Летом дорога раскисает. Если зимой не привезут, жди следующей. На самолетах много не доставишь, особенно тяжелых и крупногабаритных грузов. Однако еще не было случая, чтобы водители подвели.

Навстречу движется колонна грузовых «Татр», присланных из братской Чехословакии.

— Отличные машины, — говорит водитель Алексей Овчинников, вот уже почти десять лет работающий на дорогах Дальнего Севера. — Хороши и наши КРАЗы, БелАЗы, ЗИЛы.

Условия для работы водителей здесь крайне тяжелые. Пурга заносит дороги. Часто без трактора не выберешься. Морозы в 50 градусов и ниже не редкость. Бывает, не выдерживает металл. А люди работают, да еще как!

...На строительной площадке сейчас идут подготовительные работы. Вот, урча, разравнивает взорванный грунт мощный бульдозер. За его рычагами — Василий Лебедев, бывший воин, сержант запаса, уже двенадцатый год работающий на Севере. Он еще в 1963 году готовил котлованы под первые жилые дома в Билибино.

Недалеко от строительной площадки гудит 27-тонный БелАЗ. Водитель Владимир Чопоров хвалит машину.

— Вот только резина слабовата, при пятидесяти градусах ниже нуля трескается, — сообщает он.

На трудности Владимир не жалуется. Как-никак в прошлом военный шофер.

— В армии ЗИЛ водил, — говорит он. — И здесь предложили на скрепере. Освоил...

Его напарник, Станислав Лавринович тоже недавно уволился из армии, а там служил танкистом. В Билибино он скоро уже два года. И уезжать не собирается.

О дальнейших перспективах строительства мы узнали в кабинете Леонида Ивановича Дубовика — управляющего трестом «Чукотстрой».

— Мощность первой очереди Билибинской атомной электростанции будет 48 тысяч киловатт. Первый блок, в 12 тысяч киловатт, должен дать ток в 1970-м — в год столетия со дня рождения великого Ленина.

Центральный комитет ВЛКСМ объявил строительство Билибинской атомной электростанции Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Тут работают комсомольцы Москвы, Украины, Магаданской области.

Чукотка — Москва **М. НОВИКОВ, инженер-подполковник**

Этот могучий БелАЗ помогает строить Билибинскую атомную электростанцию. Бывшие воины Советской Армии Станислав Лавринович и Владимир Чопоров довольны своей машиной.

Фото В. Гатчикова





МОЛОДЕЖИ — О НАШЕЙ АРМИИ



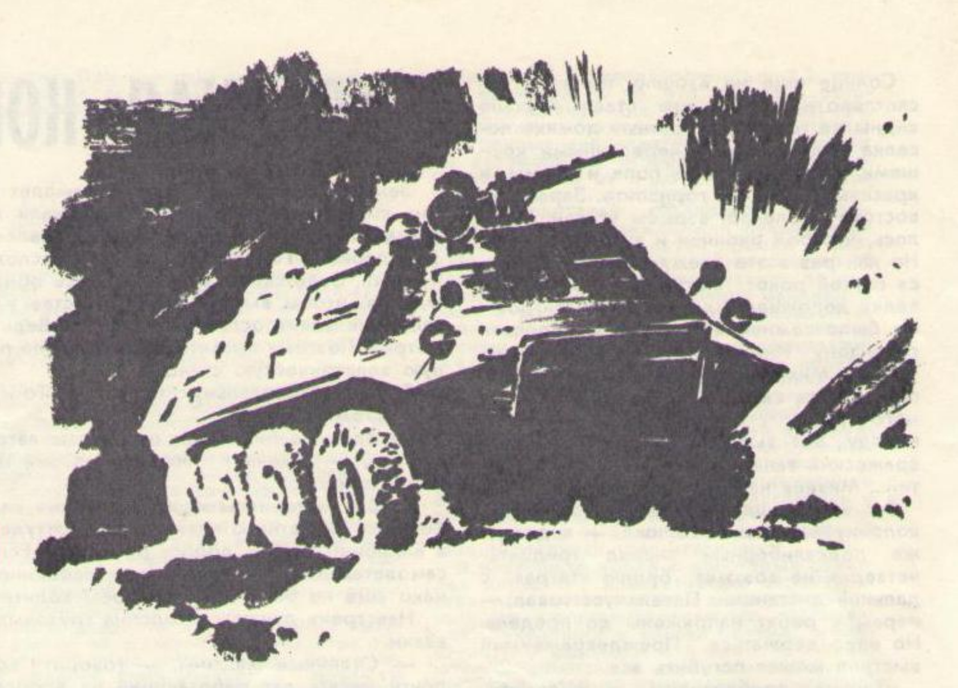
Прошел год, как мы узнали о выдающемся событии в жизни Советских Вооруженных Сил — грандиозных военных учениях «Днепр», проведенных Министерством обороны СССР. В дни учений представление о действиях войск можно было составить лишь по газетным отчетам. Теперь наши представления об учениях «Днепр» значительно обогащены документальными кадрами из замечательного кинофильма «Служу Советскому Союзу», а также очерками военных корреспондентов.

Недавно издательство «Молодая гвардия» выпустило еще одну работу — увлекательную книжку* корреспондента «Комсомольской правды» В. Понизовского, который с первого до последнего дня учений находился в войсках.

Каждая страница книги переносит читателя в атмосферу нелегкого благородного солдатского труда, мужества, умелых действий советских воинов, рождает чувство гордости за наши могучие Вооруженные Силы. В самом деле. В ту сентябрьскую ночь прошлого года были приведены в действие войска ряда военных округов — Прикарпатского, Белорусского и других, в учениях приняли участие все рода войск. Разделенные на «восточных» и «западных», они в течение нескольких

---

* Владимир Понизовский. «Время «Ч». «Молодая гвардия». М., 1968, 174 стр., 50 000 экз., цена 23 коп.



РУКА ДРУГА

Первый, кто встретил Виктора Жидкова в родном селе, был его друг и тезка Витя Сухоруков.

— Ты в отпуск?

— В отпуск.

Значит, заслужил. Отпуск так не дают. Это я знаю.

— Откуда ж ты знаешь? Еще сам-то не служил. Пойдешь только.

— Все равно, знаю. Ребята приезжали из армии, рассказывали. А тебе за что дали?

— За службу...

— Расскажешь?

— Ладно, расскажу потом.

Витя все не отрывал глаз от знаков на красивом военном мундире друга. Справа их целых четыре: «Отличник Советской Армии», «Водитель третьего класса», «Первый разряд», «Воин-спортсмен». А слева сверкает лучиками комсомольский с ленинским силуэтом.

Солдат торопился к отчему дому. Конечно, обрадовались сыну отец Федор Кузьмич и мать Анна Александровна. Потом отпускник навестил товарищей. Встретился и с бывшим «шефом» — трактористом Николаем Глянцевым.

А Витя Сухоруков ни на шаг не отходил от друга и все просил: расскажи, как там служится в армии, как начинал, как потом дела пошли, за что отпуск получил.

Виктор задумался. О чем ему рассказать? О службе? Ну что же. О службе, так о службе...

Их село Фитеж недалеко от Льгова, старинного города на курской земле. В колхозе имени XXI съезда КПСС Виктор Жидков работал прицепщиком. К технике его тянуло с детства. И незадолго до ухода в армию сбылось давнее желание: окончил автомотоклуб ДОСААФ. Опытные инструктора и преподаватели помогали ему освоить автомобиль. Особенно горд Виктор был тем, что не просто сдавал на шофера, а вместе со сверстниками готовился к службе в армии.

Виктор был убежден: выбранная им профессия — почетная, в армии очень нужная. И там он обязательно будет работать на машине.

Почти так оно и получилось Правда, на первых порах всех их, молодых водителей, собрали на специальные сборы. Там они изучили новую машину — мощный бронетранспортер. Впервые, когда Виктор на него посмотрел, даже немного оторопел, засомневался, сможет ли управлять такой сложной машиной, которой ни река, ни болото нипочем.

Виктор постепенно приучал себя к ней, чтобы стать настоящим хозяином.

А потом пришло первое испытание — тактические учения. Команды: «Заводи!»,

«Вперед!» Первый раз за рулем Виктор почувствовал себя новичок-новичком. Впереди просматривается участок пространства только прямо. Влево и вправо нужно смотреть через щели в броне. И приборов будто прибавилось на щитке.

На поле полно ям и бугров. Потом под колесами оказался песок. Вести машину стало еще трудней. Для твердого грунта шины накачаны до 2,5 атмосферы. А на песке давление нужно снизить до полутора. Виктор растерялся. Хорошо, пришел на помощь Валентин Уваров, опытный водитель. Напомнил: сбавь давление. На этих учениях он все время опекал Виктора. Как только небольшая передышка — сразу бежит к нему: ну как у тебя дела? Закон солдатской дружбы.

Выезжает молодой водитель на учения и знает: один на один с машиной никогда не останется. Обязательно рядом с ним будет опытный товарищ, который поможет ему и словом и делом, а когда нужно, то и шуткой подбодрит. Так и Виктор все время чувствовал рядом твердую опытную руку Валентина. Перед новым, трудным участком местности Уваров предупредил его: не забудь жалюзи открыть, а то зазеваешься — и вода в радиаторе закипит.

Вернулся Виктор с учений, точно с экзамена — и снова за учебу: политические, тактические, специальные занятия, физподготовка — все нужно воину.

И выходило так, что быть ему, комсомольцу Виктору Жидкову, отличником учебы. Уже и товарищи стали обращаться к нему за советом и помощью, и командиры все чаще — ставить в пример другим.

Все это было хорошо. Но Виктор не был удовлетворен. Хотелось ему проверить себя в большом серьезном деле. А оно только в поле, на учениях.

Поговаривали, что ждать их недолго.

Ночью раздался в казарме повелительный голос: «Тревога!» Виктор вскочил, быстро завел бронетранспортер. И вот он уже входит в колонну боевых машин. Рядом с водителем — лейтенант Николай Усольцев, сзади — мотострелки. Все они вместе экипаж боевой машины, и все решают общую задачу.

С ходу — ночной марш. Строго соблюдаются правила светомаскировки. Виктор включает СМУ (светомаскировочное устройство). Оно тщательно отрегулировано. Луч света падает точно на дорогу. Теперь все сосредоточилось на освещаемой им узкой полоске да на бронетранспортере, который идет впереди. Вести боевую машину в колонне ночью — дело нелегкое. Чуть ослабил внимание, того и гляди врежешься в переднюю.

Вот и исходный район. Атака на рассвете. Готовятся мотострелки, готовится и водитель: осматривает бронетранспортер, дозаправляет горючим.

Взвилась в небо красная ракета. Вперед! Виктор ведет свою машину в ротной колонне. Сигнал по радиостанции — и бронетранспортеры расходятся во взводные колонны.

Новый сигнал — и уже идет в атаку грозная линия боевых машин. Короткая остановка. Мотострелки спешиваются. «Противник» открывает «огонь», стремится остановить наступающих. Виктор ведет свою машину от укрытия к укрытию. Впереди — «минное поле». В нем проделан проход, как раз только, чтобы пройти бронетранспортеру. И здесь нужен глаз да глаз. Чуть свернул в сторону — «подорвешься». У водителей бронетранспортеров есть специальное упражнение по вождению. В нем самое сложное препятствие — такой вот проход. Долго тренировался Виктор, пока не научился держаться самой его середины.

«Противник» не выдерживает мощной атаки, отступает. Теперь — в преследование. И снова мотострелки на бронетранспортере. Они ведут «огонь» в движении. Впереди ров. Неужели придется остановиться? Но саперы быстро перебрасывают через него колейные мостики. А через некоторое время — водное препятствие. Водитель быстро проверяет водомет, пробки днища и направляет бронетранспортер в воду.

Много было преград. И все их уверенно преодолевала стальная машина, послушная своему хозяину. Когда учения закончились, почувствовал Виктор радостное удовлетворение. Испытание боем, пусть учебным, он выдержал.

Обо всем этом и рассказал своему другу. Конечно, не такими словами, по скромности кое о чем умолчал. Но Витя хорошо его понял.

— Да, — вздохнул он, — ты всего достиг, а мне только начинать.

— Почему всего? Как раз и нет. Скоро пятьдесят лет комсомолу. У нас все готовятся, обязательства берут. И я решил: на второй класс сдавать буду. А это тебе не третий!

Опять бегут дни напряженной учебы. Как настоящий комсомолец, Виктор Жидков не только сам отлично учится, он помогает товарищам — Николаю Грибову и Виктору Добрынину.

Впереди у воина-водителя будут новые испытания, будут радости побед. И будет солдатский труд во имя того, чтобы крепла могучая Родина.

Ф. СЕМЕНОВСКИЙ, майор

Н-ская часть

дней вели учебные сражения по всем правилам современной военной науки с применением новой боевой техники.

Техника... Сколько ее было на полях учений! Быстроходные бронетранспортеры, мощные танки, самоходные орудия, ракеты, сверхзвуковые реактивные самолеты, новейшие средства, которыми располагают десантники, инженерные войска. Проверку технического мастерства, боеготовности, умелых действий в динамике, в постоянно меняющейся обстановке — в наступлении и обороне, при встречном бое и контрударах — прошли воины всех специальностей. Прошли ее и водители боевых, специальных и других автомобилей, тягачей, бронетранспортеров.

Полагаем, что читателям нашего журнала, особенно молодежи, обучающейся в автомотоклубах ДОСААФ, книга придется по душе: в ней отведено много интересных страниц военным шоферам. Мы встречаемся здесь с ветераном войны, ныне командиром автомобильного взвода Степаном Сергеевичем Миловым на бруствере того самого окопа, из которого он почти четверть века назад вел огонь по гитлеровским оккупантам. Через несколько страниц знакомимся с водителем ЗИЛа молодым воином Иваном Магелатом, парнем с Полтавщины, которому сейчас столько же лет, сколько было Степану Милову в тот суровый военный год. Степан Сергеевич может с гордостью сказать, что рядом с ним замечательная смена — молодежь, беспредельно преданная Родине, Коммунистической партии, мужественная, физически крепкая, технически грамотная. Таким мы видим и шофера Магелата — самоотверженным, преисполненным сознания высокого воинского долга.

Примеров смелых, мужественных действий воинов в книге немало. Примечательно и то, что автор тесно увязывает современность со славными боевыми традициями армии и народа. Об этом можно судить хотя бы по таким очеркам, как «От голубых уральских вод», «...Кем рождена: Великой Октябрьской социалистической революцией». В них рассказывается об истории и боевом пути двух легендарных дивизий, принявших участие в учениях «Днепр». Это гвардейская мотострелковая Иркутская ордена Ленина трижды Краснознаменная стрелковая и Самаро-Ульяновская Железная, в «послужном списке» которой десять почетных Красных Знамен ВЦИК, два ордена Красного Знамени, ордена Суворова и Богдана Хмельницкого.

Массированное форсирование танками и бронетранспортерами Днепра и Припяти, высадка десантов, «ракетные удары» и многие, многие другие впечатляющие картины «боев» не могут не взволновать читателя. Книга «Время «Ч» со вкусом оформлена. Фотографии и рисунки хорошо дополняют текст.

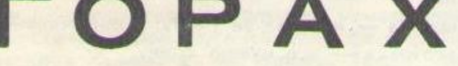
Молодые люди, готовящиеся к военной службе, изучающие автомотодело, с большой для себя пользой прочитают книгу. Она поможет им в выборе военной профессии, расширит представление о том, с какой замечательной техникой они встретятся в рядах наших славных Вооруженных Сил.

Б. АНДРЕЕВ





ВСТРЕЧА НА ЛЕНИНСКИХ ГОРАХ



ТРЕТИЙ МАТЧ ШКОЛЬНИКОВ-АВТОМОБИЛИСТОВ



НА ПРИЗЫ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»





Сверху вниз:

Еще минута-другая и начнется борьба за призы, что стоят на виду у всех претендентов.

Трудно тут не задеть за «пенек».

Несколько ловких, точно рассчитанных движений — и колесо будет на месте.

Хорошо бы прямо в цель!

В чудесный солнечный день на Ленинских горах, в столичном Дворце пионеров, собрались юные автомобилисты Москвы и Ленинграда. Предстоял третий матч на призы журнала «За рулем». В минувшем году москвичи были гостями ленинградцев, теперь ленинградцы приехали в Москву.

Хозяева радушно встретили друзей — показали им Кремль, Бородинскую панораму, познакомили с другими достопримечательностями столицы.

В нынешнем году соревнования, ставшие уже традиционными, были посвящены 50-летию Ленинского комсомола. И это обстоятельство не просто придавало им праздничный характер. Оно наложило отпечаток на всю подготовку к матчу. И ребята и их руководители подошли к встрече как к серьезному экзамену на спортивную зрелость. И в Москве, и в Ленинграде состоялись отборочные соревнования, которые выявили сильнейших. Это было не таким-то простым делом. Еще год-два назад умелые юные автомобилисты были наперечет. Сейчас только в столичных клубах занимаются сотни школьников. А среди них — десятки уже бывалых спортсменов. В чемпионате Московского клуба юных автомобилистов за право попасть в сборную команду боролись 96 ребят. А вошло в нее лишь пятеро. Своих лучших представителей делегировали в команды московский и ленинградский Дворцы пионеров, другие юношеские автоклубы, школы.

Трасса соревнований на мастерство вождения была усложнена по сравнению с прошлым годом. На ней появились некоторые новые фигуры, например «тупик для заезда машины задним ходом»; «ворота», как и «пеньки», которые прежде находились на прямом участке, теперь стояли на повороте. Но это не смутило юных спортсменов. Они уверенно маневрировали, четко выполняли упражнения. Многим даже казалось, что слишком уж медленно движется стрелка секундомера: для того, чтобы не финишировать раньше положенного, некоторые участники задерживались намеренно «в тупике». Не вызывала сколько-нибудь серьезных затруднений и смена колеса. Почти все показали хорошее время и прочные навыки.

Но вот с гранатой спортсмены оказались явно не в ладах. Юноши бросали пять гранат на 15 метров в мишень диаметром 0,6 м, приподнятую на метр над землей, а девушки — на 12 метров. Казалось бы, ничего сложного тут нет. Однако редко кому посчастливилось попасть одной-двумя гранатами в цель. Причина? Этому упражнению не придали должного значения во время тренировок.

О том, насколько упорной была борьба, можно судить лучше всего по результатам. Нелишне напомнить, что первая встреча, состоявшаяся в 1966 году в Москве, закончилась победой хозяев, и перевес их был весьма внушительным — 400 очков. В минувшем году в Ленинграде вновь впереди оказались столичные автомобилисты, но теперь разрыв сократился до 83 очков.

И вот третья встреча. Победа и на этот раз досталась москвичам, но далась она нелегко. Достаточно сказать, что в командном зачете ленинградцы имеют всего на 46 очков меньше. Показательно распределение мест в личном зачете. На первую и вторую ступеньки пьедестала почета поднялись ленинградцы Саша Малютин и Сережа Андреенков, и лишь третье занял москвич — Саша Листратов. В минувшем году Саша был удостоен приза как самый юный участник соревнований. Теперь же восьмиклассник опередил многих старших своих товарищей. Среди девушек москвички Таня Старикова и Ира Мызникова оставили представительнице Ленинграда Наташе Конкиной третью ступеньку пьедестала почета.

Спортсмены шли вплотную друг за другом. Когда были подведены итоги, выяснилось, что у Малютина и Андреенкова одинаковое количество очков, вровень финишировали и Старикова с Мызниковой, а также семь юношей, претендовавших на третье место. По решению судейской коллегии для определения результата было введено дополнительное упражнение.

Большой интерес вызвал розыгрыш приза, установленного ленинградцами для победителя в дополнительных соревнованиях. Шесть человек состязались на точность в метании гранаты. Победила Таня Старикова. Ленинградцу семикласснику Сереже Кузьмину был вручен приз, учрежденный для самого юного участника соревнований.

Встреча, как и следовало ожидать, продемонстрировала возросшее мастерство автомобилистов, показала, что этот вид спорта становится массовым среди школьников, завоевывает все большее признание.

Но вместе с тем как сами соревнования, так и весь ход подготовки к ним выдвинули ряд новых вопросов. По своему значению, по спортивному уровню они уже не укладываются в рамки матчевой встречи между командами двух городов. Хочется верить, что в следующем году в соревнованиях на призы журнала «За рулем» примут участие не только москвичи и ленинградцы, но и юноши из Киева и Минска, Харькова и Риги — любого города, где школьники дружны с автомобилем.

Следует также подумать и над тем, не пора ли пойти на дальнейшее усложнение условий соревнований. Многие ребята сейчас владеют машиной как заправские водители, и им нужен стимул для дальнейшего совершенствования.

Очень важно также проявить больше заботы об автомобильных трассах при юношеских автоклубах. Ведь даже московский и ленинградский Дворцы пионеров не имеют площадок, вполне отвечающих современным требованиям.

Наконец, со всей остротой стоит вопрос о материальной базе юношеских автомобильных клубов. Ленинградцы с горечью рассказывают, что у них есть еще клубы, не имеющие ни одной вполне исправной машины. Такое же положение сложилось в ряде других городов.

И здесь мы хотим от имени автомобильной общественности обратиться к Министерству просвещения, к комсомольским организациям: надо помочь юношеским автоклубам — они делают большое дело и заслуживают того, чтобы занять свое место среди организаций, призванных готовить нашу молодежь к труду на благо Родины, к ее защите.

Н. ГЛУМОВ,
главный судья соревнований, председатель Всесоюзной коллегии судей по автомобильному спорту



Победитель среди девушек — Таня Старикова. Она выполнила норму первого юношеского спортивного разряда.



«Неужели действительно первое место за мной?» — как-то не верится Саше Малютину.



Ну как не радоваться капитану команды москвичей Алеше Черюнову — переходящий приз журнала завоеван в третий раз.

Фото И. Бахтина



КОМСОМОЛКА ИЗ МАГАДАНА

В Сусуман мы выехали на такси. Сразу за городом наша машина сбавила скорость и долго тащилась за громыхающим грейдером, который равнял дорогу. Сидеть в «Волге» и двигаться со скоростью черепахи — занятие унылое. Зато мы смогли повнимательнее приглядеться к водителю. За рулем сидела девушка лет двадцати двух. Приятное смуглое лицо, коротко остриженные черные волосы, строгий черный костюм как бы подчеркивали внутреннюю собранность, и лишь озорные искорки в глазах выдавали веселый характер. Разговорились. Зоя оказалась хорошим собеседником.

—Приехала сюда я из Орджоникидзе, — рассказывала она. — Прежде много слышала об этом суровом и интересном крае, и, только представился случай, собралась в путь. А теперь вот — как поется в песне: «крепче за баранку держись, шофер», — Зоя заразительно смеется. — В родном городе работа у меня была полегче, и родители уговаривали остаться дома. Но я по натуре романтик. Да и работа как раз по мне. К тому же хочется побольше увидеть.

Наконец наша «Волга» проскользнула между грейдером и скалой и вырвалась вперед. Зоя замолчала. Ее тонкие загорелые руки крепко обхватили руль, и нам невольно чудилось, что машина стала легче, невесомей. Предметы за стеклами замелькали, как в убыстренном кино. Стрелка на спидометре дрожа приблизилась к цифре 80. Да! С такой скоростью, поди, не всем водителям удается ездить по магаданским трассам: закрытые повороты, крутые спуски, в ложбинах плотная завеса тумана. Смотри да смотри, шофер. Когда попадаешь на такую дорогу, приходится быть вдвое внимательным. Наверное, отсюда эта внутренняя Зоина собранность.

Неожиданно нас резко бросило вперед, взвизгнули тормоза, стало тихо. Зоя выглянула из кабины и подала машину метров на тридцать назад. И прежде, чем мы успели сообразить, что произошло, впереди по дороге забарабанили, загрохотали камни, сорвавшиеся со скальной стенки.

— Немного переждем, — повернулась к нам Зоя, — а то можно под «бомбу» угодить. «Ну и ну, — подумали мы, с опаской поглядывая на скалу и с благодарностью — на водителя. — Что это: чутье или отличное знание каждого участка дороги? Скорее всего последнее».

Позже мы встретились с начальником гаража, в котором работает Зоя Дзарохохова. Он говорил о ней, как о честном, справедливом и отзывчивом человеке, каким и должен быть секретарь комсомольской организации.

Ю. СИДЕЛЬНИКОВ

г. Магадан *Фото автора*



На нашей обложке

СПОРТ МОЛОДЫХ

«Пятидесятилетию Ленинского комсомола посвящается», — читаем мы на многих афишах и в программах, выпущенных к первенствам 1968 года по автомотоспорту. И это не просто дань большой юбилейной дате. Наш моторный спорт своими успехами и достижениями во многом обязан комсомолу, энергии и энтузиазму молодых.

В первые годы Советской власти и в годы довоенных пятилеток, сразу же после войны и в наши дни комсомольцы — запевалы многих начинаний в автомотоспорте. Их инициатива проявляется в создании новых клубов, постройке новых трасс, организации пробегов и соревнований, конструировании спортивных машин.

Вспомним первый звездный мотоциклетный пробег 1926 года. Среди тех, кто взял старт в десяти городах и финишировал в Москве, было много членов Ленинского союза молодежи. Вспомним первые всесоюзные испытательные пробеги, организованные «Автодором». Проверку первых конструкций советских мотоциклов вместе с опытными водителями вели и мотоциклисты-комсомольцы. А беспримерный по тому времени Каракумский пробег, длившийся 86 дней, в котором участвовали и комсомольцы во главе с комсоргом Сашей Черкасским. Без малого десять тысяч километров, из них 1200 по бездорожью — и ни одной аварии, ни одной поломки отечественных автомобилей. Или женский мотопробег 1936 года Ижевск—Москва. Почти все водители — комсомолки.

Можно без конца перечислять события, связанные с участием комсомола в спортивной жизни наших автомотоклубов. Можно назвать замечательные рекорды скорости комсомольца Николая Шумилкина и его товарищей, установленные на мотоциклах еще до войны. Можно рассказать, как молодежь г. Горького в 1940 году построила на Оке ледяной ипподром, где состоялся большой мотоциклетный праздник в День Красной Армии. Можно написать целую книгу о том, как комсомольцы-мотоспортсмены сражались с врагом на фронтах Великой Отечественной войны.

Особенно окрепла любовь молодежи к моторным видам спорта в послевоенные годы, отмеченные бурным подъемом народного хозяйства. Десять лет назад во Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта выступило 78 000 мотоциклистов, автомобилистов, автомоделистов.

В 1960 году состоялись первые всесоюзные юношеские соревнования мотоциклистов. Инициатором их выступил райком ВЛКСМ Краснодона — города комсомольского мужества, прекрасных боевых и трудовых традиций.

«Из многих видов спорта, — писали организаторы кросса, получившего имя «Молодая гвардия», — мотокросс был выбран потому, что он является экзаменом на смелость, решительность, разумный риск и отвагу, экзаменом на знание техники, высокие волевые качества».

Родина молодогвардейцев не раз становилась ареной юношеских чемпионатов. И в этом юбилейном году сюда съехались со всей страны лучшие молодые спортсмены. Опаленные июльским солнцем, двинулись мотоциклисты стройной колонной к памятнику молодогвардейцам. Они сегодня — прямые наследники тех, кто умел бороться и побеждать. В их труде, в их воинской службе им помогает моторный спорт, спорт молодых и сильных духом.

В помощь учебным организациям ДОСААФ

СИЛАМИ РАЦИОНАЛИЗАТОРОВ

Год от года укрепляется материально-техническая база учебных организаций нашего оборонного Общества. На помощь преподавателям автомотоклубов приходят новые технические средства обучения. Немало делается агрегатов и механизмов автомобилей в разрезе. Большое количество учебных пособий изготовляют на местах рационализаторы и изобретатели, люди творческой мысли. Есть они и у нас, в Одесском автомотоклубе.

Расскажем о малогабаритном учебном шасси автомобиля ГАЗ-63. Его вы видите на фото. Учебное пособие занимает мало места (0,6 м от стены) и дает возможность наблюдать, как действует каждый агрегат автомобиля и все они в целом.

С разрезного автомобиля ГАЗ-63 мы сняли кузов и оперение. Раму сузили на треть. А дальше поступили так. При помощи анкерных болтов, приваренных к передней, средней и задней траверсам, прикрепили раму к стене класса на уровне 1 м от пола. На оставшемся левом лонжероне и укороченных траверсах рамы, на своих базовых точках, устанавливаются и крепятся агрегаты и узлы автомобиля: двигатель с радиатором, сцепление, коробка передач, раздаточная коробка, карданная передача, передний и задний мосты, рулевое управление. У картеров агрегатов сделаны большие вырезы, которые позволяют детально рассмотреть устройство механизмов.

Правая часть переднего и заднего мостов, как аналогичная левой, обрезана, а для демонстрации работы дифференциалов на правых чулках мостов поставлены винты для блокировки оставшейся части правой полуоси. На свободных концах трубок гидравлической системы тормозов, идущих к правым переднему и заднему тормозам, поставлены пробки. Это обеспечивает прокачку и демонстрацию действия левых тормозов, обращенных к классу. Чтобы показывать кинематику рулевого управления, у правого конца поперечной тяги для свободного перемещения сделана направляющая в стене.

На рулевой колонке крепится панель со щитком контрольно-измерительных приборов, что позволяет установить все приборы электрооборудования и демонстрировать их действие от аккумуляторной батареи. В свечи вмонтированы электролампочки, и, вращая ротор распределителя, можно имитировать вспышку в цилиндрах и показать порядок работы цилиндров.

Для вращения вала двигателя, а следовательно, и приведения в действие всех механизмов, служат электромотор мощностью 1 квт и редуктор с передаточным числом 30 : 1. Чтобы обучающиеся могли со всех сторон четко рассмотреть все действующие агрегаты, рационализаторы сделали подсветку, применив ток низкого напряжения от аккумуляторов.

Преподаватели и курсанты автомотоклуба очень довольны агрегатом — он освобождает класс от механизмов, которые раньше стояли порознь и не были связаны между собой.

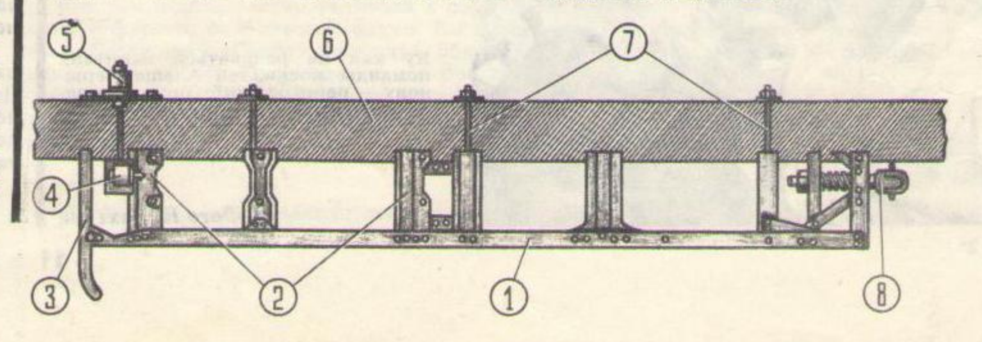
В разработке и внедрении его активное участие приняли преподаватель В. Демидович, мастера производственного обучения И. Акчурин, В. Прокофьев и автослесарь Т. Вецнер.

г. Одесса **К. ШАПАРЕВ, начальник автомотоклуба ДОСААФ**



Частично срезанное шасси автомобиля ГАЗ-63.

Схема крепления рамы автомобиля к стене класса: 1 — левый лонжерон; 2 — поперечные траверсы; 3 — передний буфер; 4 — редуктор; 5 — электромотор; 6 — стена; 7 — анкеры для крепления рамы; 8 — прицепное устройство.



„БИЕРИНИ"— молодежный мотоклуб

Лет десять назад на окраину Риги зачастила группа молодых мотоциклистов. Там ребята, только что получившие «права», горячо спорили о карбюраторах, лошадиных силах, знаменитых гонщиках. Они уже давно попали под колдовское очарование мотоспорта, но как сделать первый шаг? В большие клубы их не брали — молодо-зелено. Решили тренироваться самостоятельно. А потом? Потом захотелось разобраться, кто же из них сильнейший, и тогда (это был вечер 6 ноября 1958 года) нарисовали от руки афиши и выбрали судью своих первых соревнований.

Назавтра на горе Стыпниеку, близ колхоза «Дзимтене», состоялся мотокросс. Через несколько дней о нем знали уже во всей округе, и охотников выйти на старт было хоть отбавляй. Весной в следующем кроссе сумели принять участие не восемь, а двадцать человек. А потом соревнования стали проводить чуть не каждое воскресенье.

Одним из организаторов этих кроссов был студент университета Александр Бриедис. Он многое сделал для того, чтобы объединить молодых спортсменов в общественную мотосекцию или мотоклуб. Как раз в это время появилось Положение о самодеятельных спортивно-технических клубах ДОСААФ. Там было сказано, что их можно создавать при наличии общественных кадров и технической базы. Юные мотоциклисты и их машины — вот они кадры и база, с которых начался общественный клуб «Биерини». Официально он числился при домовом комитете, а название получил по имени района, где жили почти все его члены. «Резиденция» же клуба находилась на квартире Бриедиса.

Активисты «Биерини» взялись за дело с энтузиазмом. Но одного энтузиазма было мало, требовались деньги. Первые поступления в кассу дала продажа билетов на соревнования. Сразу же приобрели «инвентарь» — шлемы, номера для участников, веревки для ограждения трассы. Позаботились и о внешней стороне — такой клуб, как «Биерини», сразу должен выглядеть солидно — заказали эмблемы, бланки, афиши, членские билеты.

На свои соревнования «Биерини» приглашал «неорганизованных» мотолюбителей со всей республики, преимущественно молодежь. Можно было выступать на собственных мопедах, мотороллерах, любых мотоциклах.

Популярность клуба быстро росла, и через два года в нем уже было двести членов.

Некоторые из спортсменов вскоре выросли до второго спортивного разряда. Их стали приглашать к себе большие спортивные клубы города, у которых были даже гоночные мотоциклы.

Общественный клуб — разве должен он отдать свои лучшие кадры и признаться, что возможности его дальнейшего роста исчерпаны? Нет, он обязан обеспечить своих лучших гонщиков машинами, запчастями, бензином, инвентарем. На чью-либо финансовую помощь тут рассчитывать не приходилось — для учебно-спортивной работы общественный клуб может расходовать только те средства, которые заработал. Сначала при клубе открыли платные курсы шоферов, потом стали изыскивать другие возможности для укрепления технической базы.

Большим подспорьем, конечно, явилась продажа билетов и программ соревнований. Кстати, эти программы зрители раскупают с удовольствием. В них можно найти не только номера участников и порядок заездов, но и таблицы результатов, списки прежних победителей, сведения по истории мотоспорта, выдержки из правил соревнований, информацию о новинках мотоциклетной техники.

Сейчас у «Биерини» уже довольно солидная материальная база: более двадцати гоночных мотоциклов, два автомобиля, автобус. За счет собственных средств клуб содержит освобожденного председателя правления, тренера детской мотошколы, шофера и бухгалтера.

Случалось, что при решении хозяйственных вопросов делали ошибки, шли по неправильному пути. Правление клуба за это критиковали, давали ему советы, как надо организовать работу.

Клуб получил общественное признание, пользуется заслуженной популярностью у мотоспортсменов Риги и других городов республики. Федерация мотоспорта Латвии включила в свой календарь на этот год семь соревнований, которые «Биерини» проводит самостоятельно.

Регулярные тренировки и старты — основа роста спортивного мастерства членов клуба. Здесь два мастера спорта и четыре кандидата в мастера. Ежегодно готовится около 30 спортсменов юношеского и примерно столько же мотогонщиков третьего разряда. Более двадцати спортсменов имеют первый разряд, а число второразрядников достигает полусотни.

«Биерини» отличается стремлением к новому. В прошлом году клуб организовал, например, соревнования на мотоциклах и мотороллерах по ориентированию. Они привлекли много юношей, которые раньше вообще в мотосоревнованиях не участвовали. Клубу принадлежит инициатива в проведении кроссов на мотовелосипедах и мопедах для подростков.

В настоящее время в «Биерини» существуют группы мотоспорта и мототуризма, куда принимают тех, у кого есть свои машины, создана группа мотобола. Большое значение придается и работе групп юношеского мотоспорта, где занимаются мальчики 13—15 лет. Для них приобретено двадцать мопедов.

Действуют в «Биерини» также группы автоспорта, автомоделизма, своя коллегия судей и специальная группа по организации и пропаганде соревнований. Руководит всей работой общественный совет.

Сейчас клуб прикреплен к первичной организации ДОСААФ Рижского опытного завода технологической оснастки. У него есть теперь помещение для правления, гараж, мастерская.

Основа успеха клуба — крепкий актив. В «Биерини» собрались настоящие энтузиасты мотоспорта. Результаты их работы — убедительное свидетельство жизненности самодеятельных общественных автомотоклубов.

Э. КЕХРИС

г. Рига



Клуб «Биерини» стал инициатором соревнований юных мотоциклистов. Теперь уже республиканские мотокроссы в классе 50 см³ для 13—15-летних подростков не редкость. На снимке — чемпион Прибалтики Илмарс Вомс (№ 2) на дистанции кросса.



Не сдают своих позиций и ветераны «Биерини». На снимке: А. Цирулис и Ж. Эглитис — непременные участники многих соревнований на мотоциклах с колясками.

Фото С. Толмачева



САМАЯ МАЛЕНЬКАЯ «КОЛЫБЕЛЬКА»

ЗАСЕДАНИЕ ПЯТЬДЕСЯТ ШЕСТОЕ

У этого приспособления, заставляющего автомобиль принять положение, удобное для обслуживания и ремонта, уже своя история. Несколько вариантов опрокидывателей было предложено еще на пятнадцатом заседании «Клуба» («За рулем», 1965, № 3), а на тридцатом заседании (1966, № 6) инженер В. Хабаров рассказал о том, как он доработал конструкцию чехословацкой «колыбельки» применительно к самой распространенной у нас легковой машине — «Москвичу».

Приспособление было быстро оценено по достоинству автолюбителями. Вот несколько отзывов.

«Эта «колыбелька» — дар божий для автомобилиста» (И. Терещенко, г. Борисов).

«Три года не крашен низ машины, и не представляю, как без опрокидывателя это сделать» (В. Бакаев, г. Красноярск).

«Несмотря на то, что у меня хороший капитальный гараж и осмотровая канава, я считаю необходимым иметь эту самую «колыбельку», которая обладает рядом преимуществ перед канавой» (шофер первого класса А. Роднушкин из Московской области).

«Колыбелькой» заинтересовались несколько предприятий. Редакция предоставила в их распоряжение чертежи, и выпуск опрокидывателя сегодня уже освоен. Только Роскультторг заключил договор на поставку в 1968 году шестисот «колыбелек» для «Москвичей» и «Волг» (28 рублей и 48 рублей за штуку соответственно). Они будут продаваться в автомобильных магазинах.

«Но беда в том, что мы, владельцы «Запорожцев», читаем о «колыбельках», но только не для нас», — огорчается автолюбитель И. Тюмин из г. Саратова.

На сегодняшнем заседании «Клуба» мы представляем разработку автолюбителя киевлянина А. А. Домашевского: «колыбельку» для самого маленького автомобиля.

Ее автору удалось значительно упростить конструкцию секторов, чем облегчилось их изготовление. У новой «колыбельки» обеспечивается более надежная фиксация опрокинутого автомобиля. Это несколько усложнило конструкцию, но ведь безопасность важнее.

В «Клубе» есть чертежи, по которым можно изготовить измененную вилку переднего сектора «москвичевской» колыбельки для моделей «407» и «402». С такой вилкой она станет пригодной для моделей «408» и «403», а с двумя комплектами — будет универсальной.

Теперь — слово для сообщения А. А. ДОМАШЕВСКОМУ.



Рис. 1. Перед опрокидыванием.



Рис. 2. «Запорожец» готов для осмотра и ремонта.

Колыбелька «Запорожца» (рис. 1 и 2) по конструкции проще «москвичевской».

Детали приспособления показаны на рис. 3. Все они (в том числе соединительная труба) свободно размещаются в «Запорожце».

Перевернутая даже на мягком грунте машина не коснется кузовом земли. Устойчивость опрокинутого автомобиля обеспечивается не только упорами, но еще и тем, что участки дуг секторов (рис. 3), в которые входят концы соединительной трубы, сделаны прямыми.

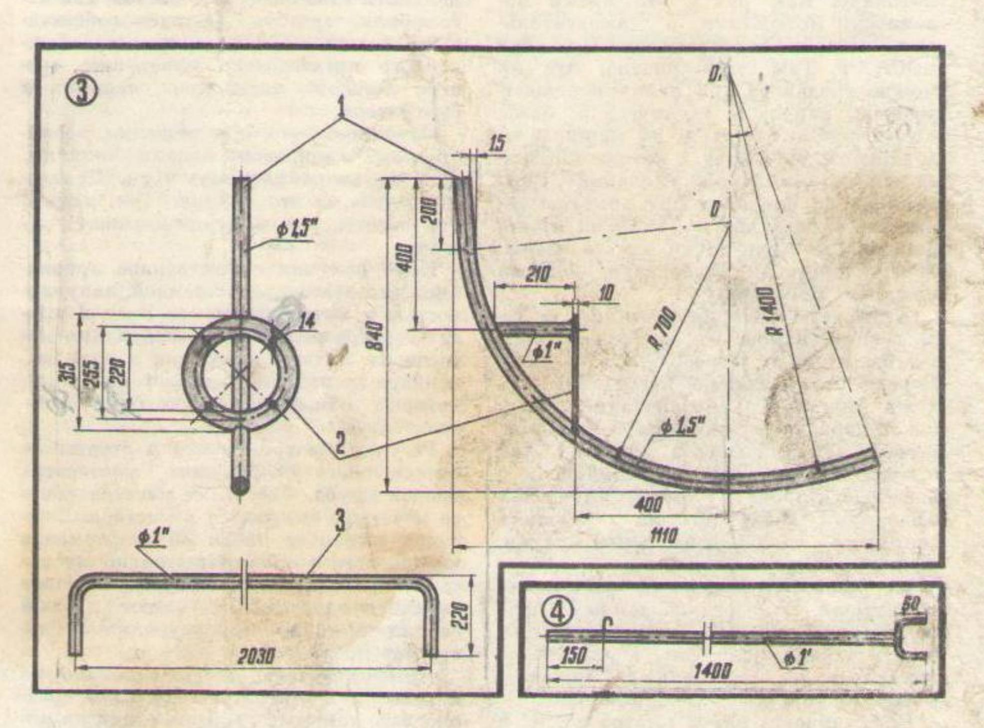


Рис. 3. Основные детали опрокидывателя: 1 — дуга сектора; 2 — фланец; 3 — соединительная труба.
Рис. 4. Вильчатый упор.

На них и на трубе и «лежит» опрокинутая машина. Поэтому перевертывание ее на крышу исключено.

На концах упоров и на секторах приварены серьги для соединения деталей цепочками (можно применить и проволоку). Они видны на фотографиях.

Меня могут упрекнуть в том, что это уже явная перестраховка, что упоры и без того не сдвинутся. Может быть и так. Только прихватить четыре серьги при сварке фланцев с дугами — пустяк, а работать все-таки спокойнее.

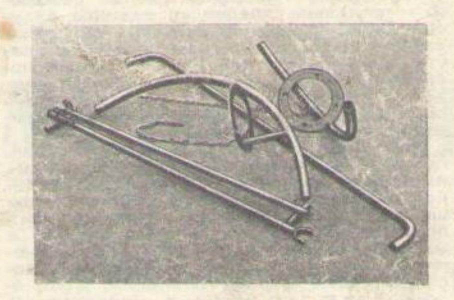


Рис. 5. Комплект «колыбельки».



Рис. 6. Место упора задней вилки.

На рис. 4 приведены размеры упоров, а на рис. 6 показано рабочее положение вилки заднего упора. Размер ее зева — 95 мм. У вилки переднего упора его можно уменьшить до 75 мм. Но это не обязательно. Обе вилки могут быть одинаковыми.

Применение упоров, а не подкладок под дуги, как сделано у В. Хабарова, вызвано особенностями подвески «Запорожца» и меньшей жесткостью связи секторов с машиной. Кроме того, радиус кривизны дуг меньше «москвичевских», его величина продиктована шириной автомобиля и положением ступиц колес.

Поэтому горизонтальная ось, вокруг которой поворачивается на «колыбельке» «Запорожец», проходит на большем расстоянии (выше) от центра тяжести, чем в «колыбельке» для «Москвича». Вследствие этого «Запорожец» опрокинуть труднее: нужно усилие двух человек.

Теперь о секторах (называю их по аналогии с «москвичевской» «колыбелькой»). Здесь они одинаковы. Дуги из газовых полуторадюймовых труб. Я гнул их без подогрева. Фланцы вырезаны автогеном. Автомобиль опрокидываем на любую сторону. Следует помнить, что надо снять батарею, позаботиться, чтобы не выливались бензин, тормозная жидкость и не падало всякое имущество в салоне.

ВСЛЕД ЗА ЗАВОДАМИ

Непрекращающийся стук стоек задних амортизаторов, возникающий, когда износятся резиновые втулки, как известно, явление мало приятное для автолюбителя. Хорошо еще, если машина сравнительно недавнего выпуска: купил новые стойки — и дело с концом. А если у вас «Победа» или «Волга» первых выпусков (с рычажными амортизаторами), для которых стойки появляются в продаже не часто? Ведь заменить отдельно втулки технологически невозможно.

Автолюбитель Л. А. КАЖДОЯН из г. Еревана модернизировал стойку амортизатора так, что резиновые втулки стало можно заменять.

Важно и другое: конструкция получается такая же, как у «Москвича-407». В ее работоспособности можно не сомневаться. Остается добавить, что инженеры-конструкторы Горьковского автозавода, которым предложение тов. Каждояна было направлено на заключение, одобрили такую модернизацию. Она перекликается с предложением автолюбителя Б. Озолиня («За рулем», 1968, № 6), а оба эти усовершенствования делают конструкцию неразборных узлов похожей на ту, которую в подобных случаях применяют наши заводы.

Передаем слово автору разработки.

Я изменил конструкцию стойки задних (рычажных) амортизаторов «Волги» так, что ранее неразборный узел «палец — резиновая втулка — стойка» можно сделать удобным для ремонта.

Изменению подверглась верхняя головка стойки, вернее, она просто другая (рис. 1).

Новую головку привариваем на место старой, которую надо срезать. Форма и размеры головки приведены на рис. 2. Она такая же, как у автомобиля «Москвич-407». Резиновые втулки — от «Москвича».

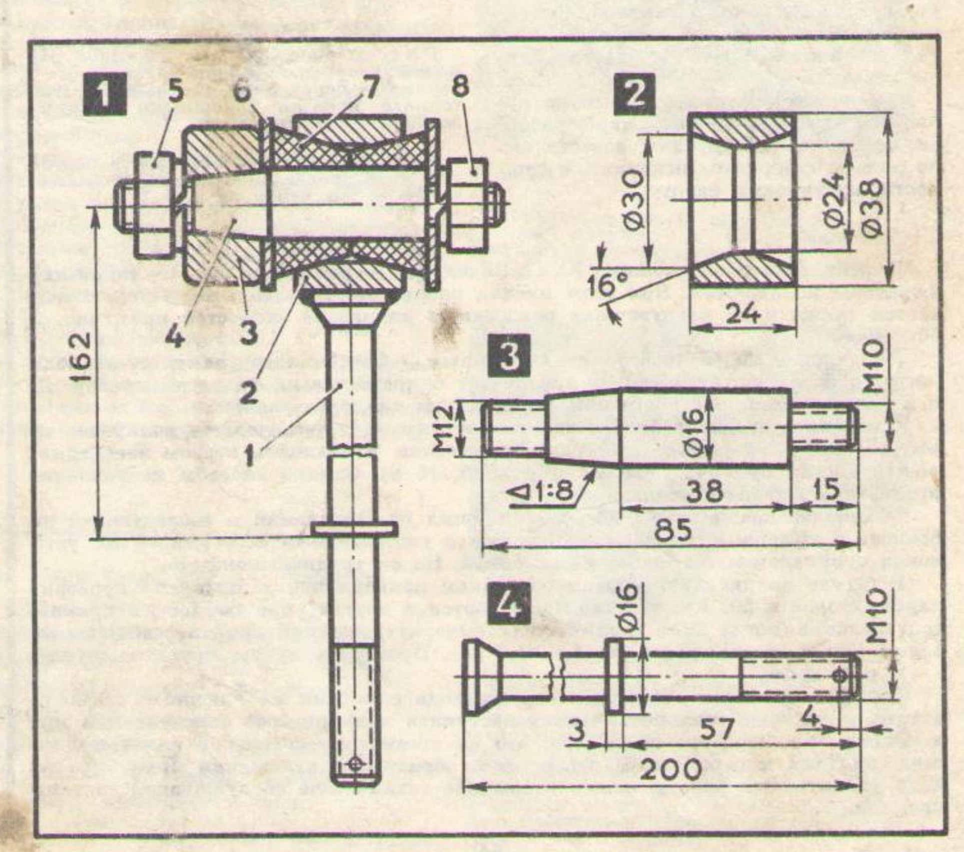
Палец 4 (см. рис. 1) надо изготовить. Как это сделать, видно из рис. 3.

На рис. 4 изображена новая стойка. Но ее делать заново не обязательно, можно лишь приварить к старой новую втулку. В обоих случаях важно выдержать размер «162», приведенный на сборочном чертеже (см. рис. 1).

Длину резьбы стойки (если готовить новую) надо оставить такой же, как у заводской.

Головки я присоединил электросваркой. На мой взгляд, при «минимально регулярном» уходе рычажные амортизаторы работают хорошо. Продлить срок их службы таким путем намного проще, чем переоборудовать на телескопические.

Рис. 1. Соединение стойки с рычагом амортизатора: 1 — стойка; 2 — новая головка; 3 — рычаг амортизатора; 4 — палец; 5 — гайка M12; 6 — шайбы; 7 — резиновые втулки; 8 — гайка M10.
Рис. 2. Новая головка.
Рис. 3. Новый палец стойки амортизатора.
Рис. 4. Новая стойка.



СВОИМИ РУКАМИ

В «Клуб» пришло письмо из г. Севастополя. Автолюбитель Ю. Л. ЭЙДЕЛЬМАН рассказывает.

На протяжении 23 тысяч километров пробега у моего «Москвича-403» (выпуска 1964 года) нельзя было добиться нормальной работы двигателя на холостом ходу: он сильно вибрировал (а проще — дергался), останавливался. Выхлоп был шумный и дымный.

Ничего не изменяло и вращение винта «качества» до предела. А когда вывертывал его совсем, число оборотов резко увеличивалось.

Приходилось увеличивать открытие дроссельной заслонки (винтом «количества»). Так двигатель и работал на холостом ходу «с грехом пополам» (16—18 полных ходов стеклоочистителя в минуту вместо положенных 10—11, — свидетельство того, что коленчатый вал делал почти тысячу оборотов в минуту).

Как мне кажется, я установил причину: заслонка (рис. 1) перекрывала верхнее выходное отверстие системы холостого хода, и в него не поступал воздух. Чтобы окончательно убедиться в том, что взаимное расположение дроссельной заслонки и верхнего отверстия неправильное, я завернул до конца винт «качества» (перекрыл нижнее отверстие) и при разобранном карбюраторе продувал ртом канал системы холостого хода. Конечно, воздух не проходил.

Тогда я решил сделать паз на заслонке против верхнего отверстия, как показано на рис. 2.

Результаты сказались сразу — обороты холостого хода стали действительно минимальными, двигатель работал устойчиво. И вообще он стал лучше работать.

Думаю, что если автолюбителю попадется такой неудачный карбюратор, он может своими руками довести его до полной кондиции, выполнив, в сущности, пустяковую работу.

1

2

ПАЗ

Рис. 1. Неправильное взаимное расположение дроссельной заслонки и верхнего переходного отверстия. Путь топлива показан сплошными линиями, воздуха — пунктирными.

Рис. 2. Исправление дефекта подгонкой края дроссельной заслонки. Обозначения те же, что и на рис. 1.

Дефект, о котором сообщил Ю. Л. Эйдельман — редкий, но все же такие карбюраторы попадаются. При этом плохая работа системы холостого хода сказывается также и на нагрузочных режимах, в диапазоне скоростей примерно до 50 км/час.

Конечно, карбюратор с таким случайным дефектом завод заменит, но большинство автолюбителей скорее предпочтет самостоятельно наладить прибор. Да и хлопоты, связанные с заменой, больше, чем опиловка заслонки.

Напомним, что подробности работы системы холостого хода (и конкретно такой случай) разбирались в беседах на девятом и двадцать первом заседаниях «Клуба» («За рулем», 1964, № 9 и 1965, № 9). Однако способы исправления предлагались более сложные.

«Наиболее правильный способ, — сообщил Ю. Эйдельман в последующей переписке с «Клубом», после ознакомления с упомянутыми беседами, — это установка прокладок между осью и заслонкой. Но он трудновыполним».

В беседе на двадцать первом заседании приводились данные для проверки карбюраторов К-59. Аналогично проверяются и другие: при полностью прикрытой заслонке (когда винт «количества» вывернут) верхний край переходного отверстия должен выступать на 1,1—1,3 мм. Проверять лучше круглым щупом.

И последнее.

Нарушение работы системы холостого хода с такими же внешними проявлениями, о которых шла речь, может наступить и в процессе эксплуатации при исправном карбюраторе из-за того, что на стенках смесительной камеры в местах, близких к переходным отверстиям, образуются отложения. Ясно, что их надо удалить. Эта работа входит в обычное техническое обслуживание системы питания.



Машина заправлена, проверена. Все в порядке. Теперь — в путь! Возьмем на этот раз курс на Сибирь, познакомимся с Красноярским краем и Тувинской автономной республикой.

Давно прошло то время, когда слово «Сибирь» связывалось с местами ссылки и каторги, обозначало район, где, как говорил Ленин, царила патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость. В наши дни Сибирь — огромная строительная площадка. Вождь революции гениально предвидел великое будущее Сибири, мощное развитие ее производительных сил. За годы Советской власти здесь произошли замечательные перемены, являющиеся убедительным свидетельством торжества ленинских идей, созидательной силы народа и его Коммунистической партии.

На территории Красноярского края, где в былое время насчитывалось лишь несколько десятков кустарных заводиков и мастерских, сейчас работает свыше шестисот крупных промышленных предприятий. Металл и уголь, станки и машины, телевизоры, холодильники, множество видов другой промышленной продукции дают стране сибиряки. Красноярск — один из крупных индустриальных и культурных центров страны.

Но не только промышленностью, учебными заведениями примечателен город. На левом берегу Енисея сохранился деревянный дом, в котором помещалась библиотека купца Юдина. Во время ссылки Ленин, будучи проездом в Красноярске, не раз ее посещал. Сохранился здесь дом, где родился и жил художник В. И. Суриков.

Помните А. П. Чехов назвал Енисей могучим, неистовым богатырем, который не знает, куда девать свои силы и молодость. Советский народ нашел прекрасное применение богатырским силам реки, заставив ее служить претворению в жизнь ленинских предначертаний об электрификации страны. На Енисее воздвигается крупнейшая в мире Красноярская ГЭС.

Недалеко от Шушенского, где в 1897—1900 годах Владимир Ильич отбывал ссылку, строится Саяно-Шушенская ГЭС. Ее проектная мощность 6360 тысяч киловатт.

Сильно изменилось и само Шушенское. Теперь это поселок городского типа. Разработан проект дальнейшего его строительства. Здесь будут сооружены школы, гостиница, Дом культуры, жилые дома. В Шушенском создается мемориальный заповедник «Сибирская ссылка В. И. Ленина». В него войдут мемориальная зона с домами — музеями В. И. Ленина, а также памятные места «Песчаная гора», «Журавлиная горка», «Сосновый бор», «Березовая роща», «Шалаш» и «Озеро Перово».

Поезжайте в Абакан — центр Хакасской автономной области. Отсюда берет начало железнодорожная линия Абакан—Тайшет, которая имеет огромное значение для дальнейшего развития Сибири.

Почти против Абакана, на правом берегу Енисея, стоит Минусинск. В этом городе — очень интересный краеведческий музей, библиотекой которого пользовался Ленин.

Восточнее Шушенского находится село Ермаковское. Здесь в 1899 году состоялось созванное Владимиром Ильичем совещание социал-демократов Минусинской ссылки, где обсуждался и был принят написанный им «Протест российских социал-демократов», сыгравший огромную роль в борьбе с «экономизмом» и в подготовке к созданию марксистской партии в России.

Стоит вам побывать и в Кызыле — столице Тувы, познакомиться с жизнью и успехами ее жителей. В дружной семье народов нашей страны они обрели счастье.

Разумеется, мы не могли назвать здесь всех мест, которые заинтересуют туриста, и сказали лишь о наиболее важных для участников соревнований на призы журнала. О многом вы узнаете во время путешествия.

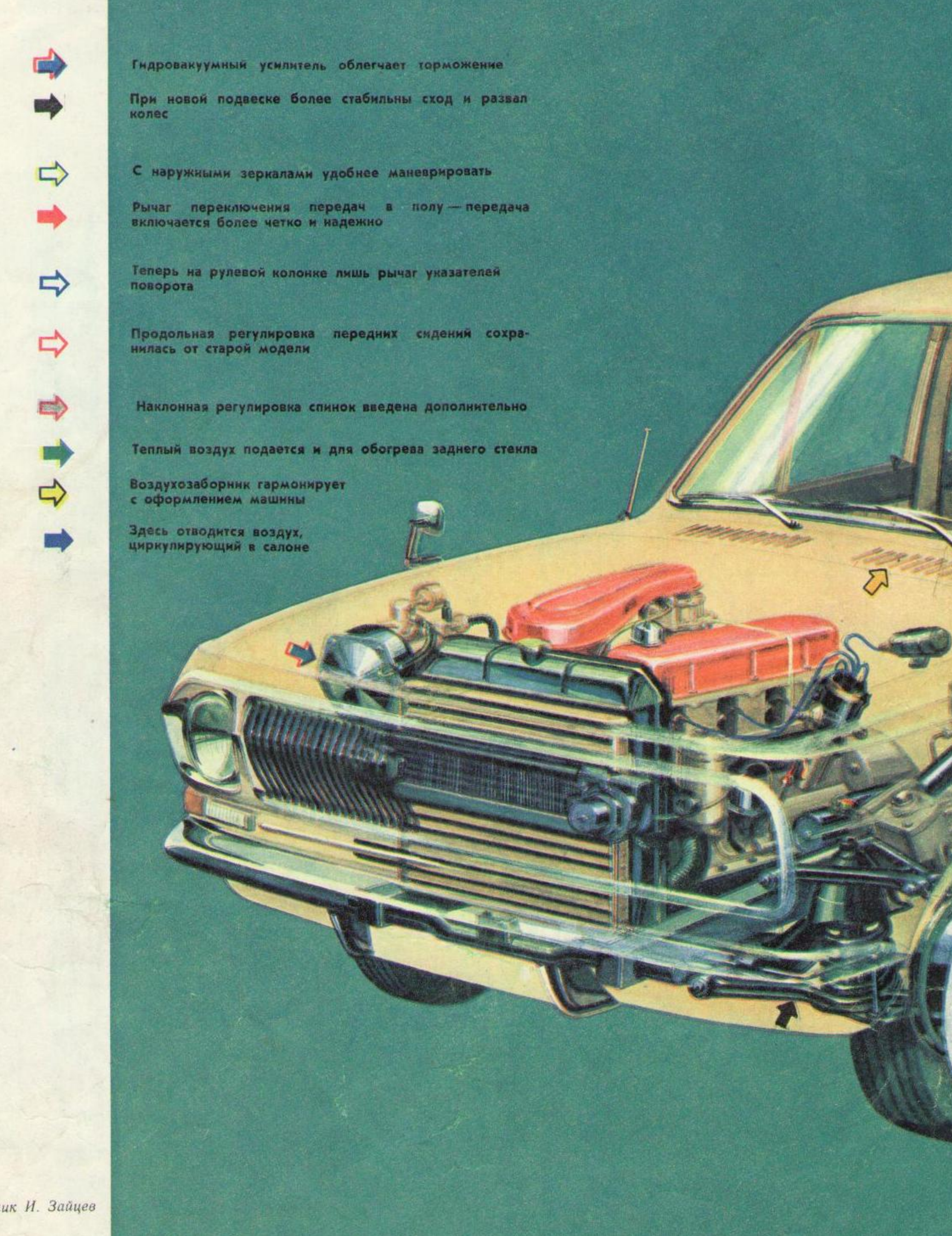
* * *

На карте красными звездами отмечены памятные ленинские места.

В помощь участникам соревнований на ней нанесены АЗС и бензоколонки.



ВОСТОЧНАЯ
СИБИРЬ–
ГИГАНТСКАЯ
СТРОИ-
ТЕЛЬНАЯ
ПЛОЩАДКА
Художник Т. Алексеева
С
З
В
Ю
ЕНИСЕЙСК
МАКЛАКОВО
СТРЕЛКА
р. Ангара
КАРГИНО
ВЕЛЬСКОЕ
КАЗАЧИНСКОЕ
ПИРОВСКОЕ
ГАЛАНИНО
ТАЛОВКА
БОЛЬШАЯ МУРТА
ЮКСЕЕВО
СУХОБУЗИМСКОЕ
МИНДЕРЛА
АТАМАНОВО
БИРИЛЮССЫ
БОЛЬШОЙ УЛУЙ
ТЮХТЕТ
ТЯЖИН
АЧИНСК
ИТАТСКИЙ
БОГОТОЛ
КОЗУЛЬКА
ПАМЯТИ 13 БОРЦОВ
ЕМЕЛЬЯНОВО
НАЗАРОВО
КРАСНОЯРСК
ДИВНОГОРСК
БЕРЕЗОВКА
ТЕРТЕЖ
БЕРЕЗОВСКОЕ
ШАРЫПОВО
ГОРЯЧЕГОРСК
КРАСНАЯ СОПКА
УЖУР
р. Чулым
р. Енисей
УРТЕНЬ
ТЮЛЬКОВО
БАЛАХТА
МАЛЫЙ ИМЫШ
ДАУРСКОЕ
КОПЬЕВО
НОВОСЕЛОВО
ШИРА
КУРОРТ-ШИРА
УСТЬ-ЕРБА
ЦВЕТНОГОРСК
БОГРАД
СОНСКИЙ
УСТЬ-АБАКАН
ЧЕРНОГОРСК
АБАКАН
МИНУСИНСК
ЗНАМЕНКА
КАЗАНЦЕВО
БЕЛЫЙ ЯР
ШУШЕНСКОЕ
ЕРМАКОВСКОЕ
ПЕРОВО
ГРИГОРЬЕВКА
АСКИЗ
р. Абакан
ОЧУРЫ
БЕЯ
ТАБАТ
НИЖНЯЯ ТЕЯ
ТАШТЫП
АБАЗА
ИДРИНСКОЕ
АРТЕМОВСК
КОРДОВО
КУРАГИНО
СТРОГОНОВА
КОЧЕРГИНО
БУЙБА
АРАДАН
ИДЖИМ
ТУРАН
КЫЗЫЛ
ЧАА-ХОЛЬ
ШАГОНАР
р. Енисей
р. Хемчик
пер. Адар-Дош
ЧАДАН
пер. Шеми-Оргазы
АК-ДОВУРАК
ТЭЛИ
КЫЗЫЛ-МАЖАЛЫК
ТРОИЦК
ТАСЕЕВО
ДЗЕРЖИНСКОЕ
АБАН
ДОЛГИЙ МОСТ
НИКОЛАЕВКА
СОТНИКОВО
НИЖНИЙ ИНГАШ
КАНСК
ИЛАНСКИЙ
ЮРТЫ
СОЛЯНКА
ЗАОЗЕРНЫЙ
БОЛЬШИЕ КЛЮЧИ
ТАЙШЕТ
УЯР
РЫБИНСКОЕ
РАЗГОН
АЛЗАМАЙ
ИРБЕЙСКОЕ
ПАРТИЗАНСКОЕ
НАРВА
АГИНСКОЕ



Художник И. Зайцев



Волга ГАЗ-24



Художник Б. Иванов

О НОВОМ ТУЛЬСКОМ МОТОРОЛЛЕРЕ



РАССКАЗЫВАЮТ ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР А. В. ЛОТОЦКИЙ И НАЧАЛЬНИК КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО Е. Н. ЩЕРБАКОВ

Семейство советских мотороллеров пополнилось новой моделью — начался серийный выпуск «Туриста», сменившего заслуженного ветерана — «Тулу» Т-200 М.

Новый мотороллер прошел и беспристрастные изнурительные испытания на стендах завода и ВНИИмотопрома, и проверку на горных дорогах Юга, на заснеженных проселках средней полосы. На нем заводские спортсмены стартовали в первенстве страны по мотоциклетному многоборью, в кроссах и гонках на льду, успешно выступали в моторалли ФИМ 1965 и 1966 годов. В ходе испытаний доводилась и изменялась конструкция узлов и деталей. Теперь все это позади, а впереди — самый ответственный экзамен — эксплуатация у владельцев. От них мы ждем отзывов, рекомендаций и решающей оценки новой модели.

Что же представляет собой мотороллер «Турист» и чем он отличается от «Тулы-200М»?

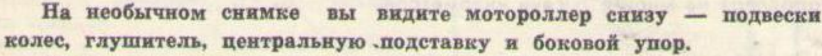
Прежде всего внешностью. При тех же габаритах у «Туриста» более стремительный вид, подчеркнутый всеми деталями кузова, начиная от кожуха переднего колеса с инструментальным ящиком в нем и кончая багажником.

В очертаниях кузова нет резко выступающих частей. Фара — обтекаема, выполнена за одно целое со щитом, руль — с зеркалом заднего вида и спидометром, в нем скрыты вся электропроводка и тросы управления. Перед водителем на приборном щитке находятся только контрольные приборы.

Удобен на «Туристе» и подход для обслуживания. Капот двигателя открывается вверх и фиксируется упором на крючке, открывая доступ к сцеплению, карбюратору с воздушным фильтром, бензокрану и узлам электрооборудования — прерывателю, свече, аккумуляторам. При этом положении капота можно демонтировать двигатель и топливный бак. Да и сам капот снимается после отворачивания четырех болтов. Под откидывающимся сиденьем подушечного типа находятся свеча зажигания и пробка бензобака. В закрытом положении сиденье запирается защелкой.

На руле предусмотрены места для крепления ветрового щитка.

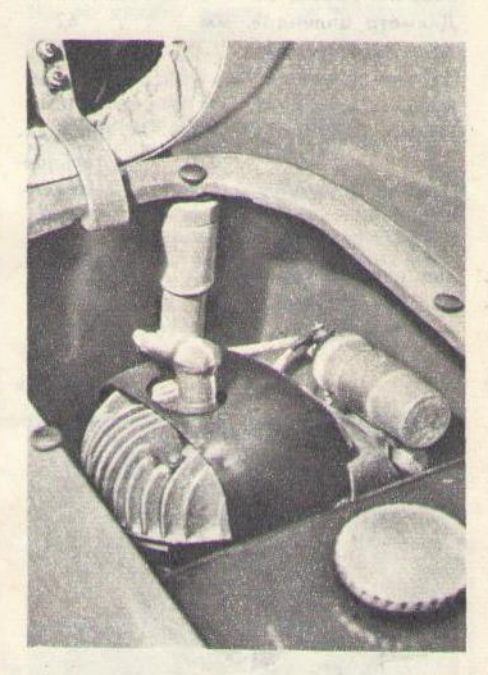
Но «Турист» отличается не только формой деталей кузова. Улучшены и эксплуатационно-технические характеристики мотороллера. Мощность двигателя Т-200М, устанавливаемого на «Туристе», на 20 процентов выше. Это достигнуто в основном улучшением фаз газораспределения, формы камеры сгорания и увеличением степени сжатия.



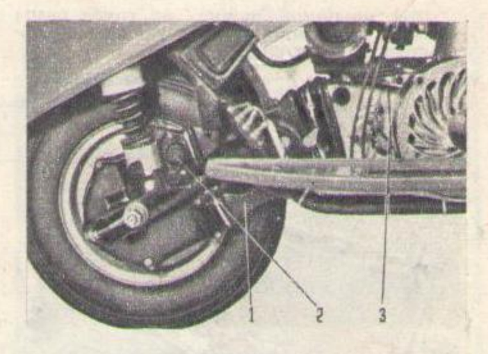
На необычном снимке вы видите мотороллер снизу — подвески колес, глушитель, центральную подставку и боковой упор.

Обратите внимание, как строго оформлен руль и приборный щиток. У левой рукоятки — переключатель ближнего-дальнего света, у правой — включатель световых указателей поворота и рычаг манетки воздушного корректора. На щитке — контрольная лампа работы аккумуляторов на разряд, а под ней (на щите) — центральный переключатель. С правой стороны — сигнальная лампа включения нейтральной передачи и ниже — включатель стояночной лампы.

Небольшой поворот опорного кулачка пружины задней подвески — и на мотороллере можно ехать вдвоем по ухабистой дороге.



Чтобы подойти к крышке топливного бака, катушке и свече зажигания, достаточно откинуть седло.



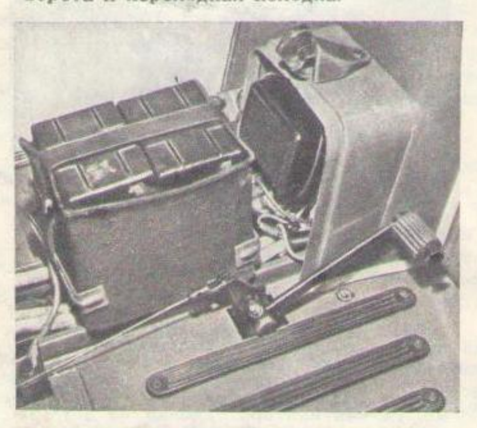
Цепь главной передачи от попадания пыли надежно защищена кожухом и резиновыми чехлами **1**. Через отверстие, закрытое пробкой **2**, можно проверить натяжение цепи и смазать ее. Кожух вентилятора сделан из двух частей (в отличие от цельного на Т-200М) и стыкуется через прокладку **3**. Для демонтажа цепи достаточно снять только заднюю часть.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОРОЛЛЕРА «ТУРИСТ»

Габаритные размеры, мм	
длина	1980
ширина (по рулю)	690
высота	1010
База, мм	1400
Дорожный просвет, мм	150
Сухой вес, кг	145
Максимальная скорость, км/час	85
Емкость топливного бака, л	12
Расход топлива на 100 км пути при скорости 45—50 км/час, л	3,4
Тип двигателя	двухтактный
Число цилиндров	один
Рабочий объем, см^3	199
Диаметр цилиндра, мм	62
Ход поршня, мм	66
Степень сжатия	7,2—7,4
Мощность, л. с.	10
Охлаждение	принудительное от вентилятора
Тип карбюратора	К-36
Запальная свеча	А6УС
Коробка передач	четырехступенчатая



Под крышкой лючка на трубе рамы удобно «устроились» реле указателей поворота и переходная колодка.



Под передней частью капота на настиле расположены аккумуляторная батарея, реле-регулятор, тросы и электропроводка.

Новый двигатель взаимозаменяем с двигателем мотороллера Т-200М.

Воздухофильтр с глушителем шума всасывания — масляный, по конструкции аналогичен воздухофильтру мотороллера Т-200М. Глушитель выпуска тоже заимствован с Т-200М, но имеет другие места крепления.

Экипажная часть мотороллера «Турист» — совершенно новой конструкции. Рама, изготовленная из труб диаметром 60×3 и 30×2,5 (вместо 53×2,5 и 22×2,5 у Т-200М), вдвое долговечнее и жестче. Ее конструкция повысила устойчивость мотороллера, чему также способствует более благоприятное, чем у Т-200М, распределение веса по осям колес, изменение параметров рулевого управления (угла наклона рулевой колонки и вылета переднего колеса) и более низкое, чем у Т-200М, расположение центра тяжести.

Удобнее стала посадка водителя — руль, седло и опоры для ног расположены более удачно.

Тщательно отработанная конструкция подвески обеспечивает «Туристу» большую плавность движения как по хорошим, так и по плохим дорогам.

У передних колес длиннорычажная подвеска толкающего типа с ходом 120 мм (у Т-200М — тянущего типа с ходом 90 мм). Применение в подвеске буферов сжатия позволило получить нелинейную характеристику с хорошими показателями плавности хода.

Улучшена задняя подвеска. Она, как и у Т-200М, маятниковая, но ход колеса 110 мм (вместо 60 мм). Кроме того, имеющийся в подвеске механизм, изменяющий предварительное поджатие пружины, позволяет в зависимости от нагрузки регулировать ее жесткость, обеспечивая необходимую плавность хода.

Гидравлические амортизаторы передней и задней подвесок — двухтрубной конструкции. Они взаимозаменяемы (исключая пружины). Ход — 80 мм (у Т-200М — 40 мм). Объем жидкости, заливаемой в амортизатор, увеличен втрое. Сальник штока амортизатора унифицирован с аналогичной деталью амортизатора «ИЖ-Юпитера».

Колеса «Туриста» так же, как и у Т-200М, размером 10×4,0, но отличаются конструкцией ступиц: вместо подшипников «202» — «403». Передние и задние колеса взаимозаменяемы.

В связи с увеличением скорости мотороллера повышена эффективность тормозной системы. На «Туристе» диаметр тормозных колодок переднего и заднего колес — 150 мм (у Т-200М тормоз заднего колеса диаметром 130 мм), а тормозные колодки взаимозаменяемы с колодками переднего колеса Т-200М. Улучшена защита тормозов от воды и грязи, утолщен тормозной барабан, и, кроме того, тормоз заднего колеса расположен с противоположной от цепи стороны. Это исключает попадание масла на тормозные колодки из главной передачи. Таким образом обеспечена надежность работы тормозов. Крышки с тормозными колодками переднего и заднего колес взаимозаменяемы.

Рычаги выключения сцепления и тормоза переднего колеса (с кронштейном и хомутом) полностью унифицированы с деталями мотоцикла «ИЖ-Юпитер».

Система электрооборудования мотороллера «Турист» (как и у Т-200М) 12-вольтовая с питанием от аккумуляторов 3МТР-10. Но и она претерпела некоторые изменения. Вместо указателя передач применяется одна сигнальная лампа, загорающаяся при включении нейтральной передачи (по аналогии с мотоциклами). Изменен центральный переключатель, он почти полностью унифицирован с автомобильным («Москвича-408»).

Электропроводка мотороллера, гибкий вал спидометра и тросы проложены над настилом и защищены от внешних воздействий.

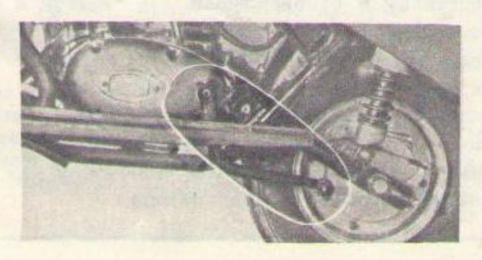
«Турист» снабжен световыми указателями поворота, которые расположены на боковых частях капота и кожуха переднего колеса, а также переключателем света на левой стороне руля. Благодаря этому водитель увереннее чувствует себя при маневрировании.

Реле указателей поворота расположено в зоне рулевой колонки. Здесь же и на трубе задней части рамы имеются переходные колодки, обеспечивающие удобство при монтаже электрооборудования. Они заимствованы у автомобиля «Москвич-408». Доступ к реле, замку зажигания и переходной колодке — через окно в хребтовине. Отличную от Т-200М конструкцию имеет датчик стоп-сигнала. Теперь он унифицирован с мотоциклетным. Фара «Туриста» взаимозаменяема (кроме лампочки) с фарой мотороллера «Вятка-2» (В-150М), а задний фонарь — с фонарем Т-200М.

Двигатель пускается династартером, а в качестве резервного предусмотрен механический стартер.

И еще одно новшество в электрооборудовании «Туриста» — это два предохранителя: один — в сети стартера, другой — в сети аккумуляторов.

В заключение — совет тем, кто приобрел или собирается приобрести мотороллер «Турист». Перед эксплуатацией хорошо ознакомьтесь с инструкцией и в дальнейшем строго выполняйте ее рекомендации. Это обеспечит исправную работу мотороллера на многие тысячи километров.



Если неисправен династартер, двигатель можно пустить ножной педалью.



ВРЕМЯ РЕШАТЬ

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ — ВАЖНЕЙШАЯ ИЗ ЗАДАЧ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

Л. АФАНАСЬЕВ,
ректор Московского автомобильно-дорожного института, доктор технических наук

Я не стану много говорить о том, что такое автомобиль в жизни современного человека. Он не нуждается уже в аттестации. Сложившись лишь в XX веке, семейство автомобилей на нашей планете перевалило сегодня отметку 200 000 000. Причем каждый год в него вливается солидное пополнение — 25 миллионов машин самого разного назначения. И это закономерно, потому что автомобиль несравненно расширяет возможности человека. Достаточно сказать, что если в середине прошлого века европеец за всю свою жизнь наезжал около десяти тысяч километров, то в наши дни эта цифра выросла до миллиона, и в значительной степени благодаря автомобилю. Автомобиль не только резко поднял производительность труда человека, но и помог ему сделать отдых интереснее и полезнее. Вообще можно с уверенностью заявить, что в дальнейшем развитии автомобилизма заинтересовано все население земного шара.

Но это лишь одна сторона медали, а есть и другая, увы, менее привлекательная. С увеличением автомобильного парка и интенсивности движения растет число несчастных случаев и дорожных катастроф. Даже самые страшные болезни и эпидемии не уносят столько жизней, сколько многочисленные автомобильные происшествия. 200 тысяч убитых и около 4 миллионов раненых в год на всем земном шаре — такова оборотная сторона автомобилизации, притом число дорожно-транспортных происшествий почти во всех странах обнаруживает пока явную тенденцию к дальнейшему росту. Вот этому процессу никак нельзя позволить сформироваться в какую-то закономерность.

Проблема безопасности движения, кроме социального аспекта, имеет огромное экономическое значение. Ведь автомобильный транспорт — составная часть производительных сил общества, и он должен использоваться эффективно. Стало быть, перед теорией и практикой стоит задача не просто найти пути к безаварийной работе транспорта, но и добиться этого, не лишая автомобиль одного из его главных достоинств — скорости. К сожалению, нередко для «организации движения» применяются методы, ограничивающие скорость, возможность маневра и т. п. Тогда как под этими словами надо иметь в виду создание такой системы управления транспортными потоками, которая позволяла бы наиболее полно реализовать пропускную способность улиц и дорог при максимальной, разумеется, безопасности движения. Такова должна быть отправная точка всех работ в этой области.

Весь мир занят сейчас поисками действенных мер в борьбе с аварийностью. О значимости и важности проблемы говорит уже тот факт, что при правительствах многих стран созданы общегосударственные органы по безопасности движения. Быстрый рост автомобильного парка, бурно развивающийся автомобильный туризм с особой остротой ставят этот вопрос в повестку дня в нашей стране, где забота о человеке, его здоровье и благополучии является важнейшей государственной задачей.

Статистика дорожно-транспортных происшествий во всем мире показывает, что 60—70 процентов их — результат неправильных действий человека. Конечно, не только водителя, но и пешехода, и пассажира, наконец, человека, регулирующего движение. Здесь есть над чем задуматься. Как видите, дорожные происшествия — не воля случая, не действие каких-то сверхъестественных, не подвластных человеку сил, а следствие его собственных промахов.

Первую скрипку, естественно, играет водитель. И главной причиной многочисленных дорожно-транспортных происшествий является вовсе не слабая профессиональная подготовка водителей (хотя и есть в системе их обучения известные недостатки), а просто низкое общественное сознание какой-то их части — лихачество, пренебрежение установленными правилами езды, употребление спиртных напитков и т. п. Можно предполагать, что такие водители вообще не соответствуют тем психофизиологическим требованиям, что предъявляются к людям этой профессии. А возразить здесь нечего: ведь никакого психофизиологического отбора поступающих в школы шоферов пока не существует. И зря. Кто может поручиться сегодня, что у нас нет за рулем людей неуравновешенных, с нехорошими склонностями, замедленной реакцией, ориентировкой и т. п.? А этого не должно быть. Отсюда первый вывод — нужны широкие научные исследования психофизиологических особенностей поведения водителя. Только в результате такого всестороннего изучения можно разработать комплекс мероприятий, который обеспечит надежную работу водителя за рулем.

Мне хочется подчеркнуть здесь одну особенность. Высокую ответственность перед обществом, дисциплину, самосознание и другие моральные качества, необходимые шоферу, невозможно воспитать за те несколько месяцев, что занимает курс профессионального обучения. Тем более, когда речь идет об автолюбителях, которые нередко вообще приобретают водительские навыки самостоятельно. Вот почему нам как воздух нужны общественные организации, объединяющие водителей в клубы, ассоциации и т. п. Они-то могут и должны вести постоянную воспитательную работу, отсутствие которой оборачивается подчас драмами на дорогах.

И если уж разговор зашел о воспитании, то самое время обратиться к пешеходам. Потому что только из-за невысокого «интеллекта моторизации» некоторых жителей наших горо-

дов и сел, легкомысленного отношения к опасности, а нередко и просто неграмотного понимания складывающейся на дороге ситуации происходит более половины всех несчастных случаев. Нельзя сказать, что программа действий для исправления этого положения нам не ясна. Но почему-то решение вопроса об обязательном и постоянном обучениии населения правилам безопасности на улицах и дорогах затянулось на многие годы. Я объясняю это лишь недооценкой существующей опасности. И здесь не без вины наша печать, радио, кино и телевидение. Слишком редко они обращаются к этой теме, слишком робко предают гласности тяжелые последствия дорожных катастроф, причины их. В результате дорожно-транспортные происшествия не вызывают у общественности особого беспокойства, создается впечатление мнимого благополучия. Конечно, одними увещеваниями дела не поправишь. Надо усилить и юридическую ответственность недисциплинированных пешеходов. Проступки, повлекшие аварию или другое дорожное происшествие, следует рассматривать как уголовно наказуемое деяние.

Я не обманываюсь надеждами, будто психику людей можно изменить достаточно быстро. Для этого потребуется ряд лет. Тем более нельзя терять время. Вот уже по крайней мере десять лет пытаются ввести изучение правил безопасности в школах (замечу, что около 20 процентов пострадавших в автомобильных происшествиях — дети школьного возраста), а ведь до сих пор наши педагогические вузы выпускают десятки тысяч учителей, практически неграмотных в этих вопросах. Когда же мы возьмемся за «дорожный ликбез»?

Справедливости ради следует признать, что конфликт «автомобиль—пешеход» во многом создается из-за отсутствия продуманной системы организации пешеходного движения. Почему пешеход у нас так часто оказывается на пути движения автомобилей? Разве ему хочется пощекотать себе нервы опасностью попасть под колеса? Да нет, ему зачастую просто деться некуда — мало пешеходных дорожек, просторных тротуаров, оборудованных пешеходных переходов. Вот он и «отвоевывает» себе «жизненное пространство» у автомобилей.

По этому поводу хочется внести такое предложение. Каждый год мы строим десятки тысяч километров различных дорог. Так давайте в ближайшие два-три года вводить в строй автомагистралей на одну тысячу километров меньше, а высвободившиеся деньги и материалы используем на строительство пешеходных путей. Ведь тогда мы ежегодно будем получать десятки тысяч километров тротуаров, дорожек и т. п. и сможем изолировать транспортные и пешеходные потоки. Ратовать за сокращение прироста дорожной сети, вроде бы, неудобно, но ничего не сделаешь, да и лучшая организация пешеходного движения в конечном счете на пользу автомобилистам. К слову сказать, именно такие решения принимались в свое время за рубежом в странах с высокой интенсивностью автомобильного движения и дали хорошие результаты.

Правда, до 30 процентов дорожно-транспортных происшествий на планете происходит из-за несоответствия дорожных условий характеру движения. Но так уж получилось во всем мире, что темпы автомобилизации обогнали дорожное строительство, а к тому же большая часть старых дорог нуждается в коренной реконструкции. Так что нехватка благоустроенных, а в особенности скоростных магистралей будет давать о себе знать и в дальнейшем.

Итак, безопасность движения зависит в немалой степени от качества дорог. Надо сказать, жизнь расширяет и меняет наши представления о безопасной автомобильной дороге по всем ее параметрам. Исторически сложилось, например, что автомобильные дороги в своих конструкциях впитали огромный опыт, теорию и практику железнодорожных магистралей. И много лет мы как-то не замечали: то, что хорошо железнодорожникам, не годится автомобилистам. Скажем, придорожные кюветы. Трудно подсчитать даже, сколько жизней и миллиардов рублей унесли они. Сегодня уже ясно, что бескюветные дороги значительно безопаснее. Но, чтобы они стали реальностью, нужна новая теория работы дорожного полотна, новая его конструкция. Свое веское слово должна сказать здесь наука.

Пора пересмотреть нормы проектирования автомобильных дорог и в другом плане. Они должны лучше учитывать влияние дорожной обстановки на психологическое восприятие условий движения водителем, конструктивные особенности современных автомобилей, строиться на принципах «оптического трассирования», обеспечивающих правильное и легкое определение трассы за пределами видимости полотна дороги.

А разве можно считать применяемые сейчас на дорогах бетонные столбики надежным ограждением? Они в ряде случаев только ухудшают положение, так как предотвратить вынос автомобиля с дороги не могут, зато нередко приводят к его опрокидыванию, что грозит, как правило, более тяжкими последствиями. На дамбах и насыпях нужны не столбики, а стальные ограждения или бетонные брусья, что должно стать обязательной нормой в строительстве дорог.

Непосредственным образом влияют на безопасность движения и такие конструктивные качества автомобиля, как управляемость и устойчивость, надежность узлов и деталей, тяговая и тормозная динамика, обзорность и т. д. В этом направлении во всем мире ведутся большие исследовательские и конструкторские работы, причем в ряде стран требования безопасности конструкций всех эксплуатируемых и выпускаемых автомобилей утверждены законодательными актами. Специальным приказом определило эти нормы и Министерство автомобильной промышленности СССР. Но этого мало. Не менее важным является вопрос о создании действенной системы контроля за техническим состоянием находящихся в эксплуатации машин. А для этого необходимо иметь специальное оборудование и эффективные методы, которыми в полной мере еще не располагают ни автоинспекция, ни автотранспортные предприятия, ни станции технического обслуживания автомобилей.

Обследования, проведенные НИИ автотранспорта и Московским автомобильно-дорожным институтом, вскрыли довольно неприглядную картину — свыше 40 процентов автомобилей эксплуатируются с тормозами, не отвечающими всем требованиям безопасности движения, а почти у 85 процентов машин неправильно отрегулированы фары. Все это можно отнести только на счет отсутствия хорошей диагностической аппаратуры. Между тем, насколько большое значение придается сейчас своевременной диагностике автомобильных «болезней», можно судить уже по тому, что во многих странах Европы и за океаном получили широкое распространение «станции безопасности движения», на которых бесплатно и достаточно быстро можно проверить техническое состояние автомобиля. Эти станции не занимаются ремонтом, но польза их очевидна. Мы такими диагностическими центрами пока похвастаться не можем.

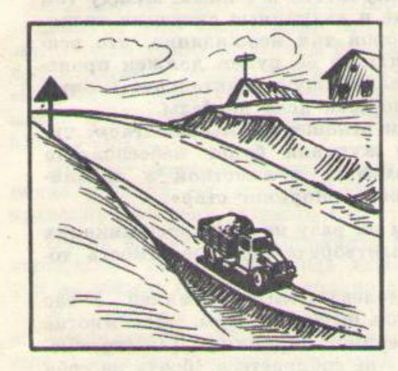
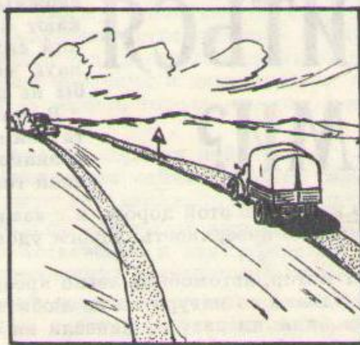
Естественно, что в журнальной статье невозможно свести воедино большой круг вопросов, составляющих проблему безопасности движения. Я смог затронуть лишь некоторые факторы системы «человек—автомобиль—дорога». Решение каждого из этих вопросов предполагает серьезные и всесторонние исследования, и на этом мне и хотелось бы остановиться в заключение.

Основой всей дальнейшей деятельности по повышению безопасности автомобильного движения должно стать значительное развитие научных работ в этом направлении. Нельзя сказать, что работы сейчас не ведутся. Если бы мы стали приводить здесь список отделов, лабораторий и отдельных групп НИИ, министерств, академий, университетов и учебных институтов, занимающихся в той или иной степени вопросами безопасности движения, он насчитывал бы более двух десятков пунктов. Однако специальных научных и проектно-конструкторских организаций по безопасности движения в стране нет. Отсутствие головных организаций по отдельным направлениям проблемы не дает возможности получать своевременную информацию, координировать исследования, проводить творческое обсуждение работ. Нет сомнения в том, что настала пора создать общесоюзный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт по организации и безопасности движения. В то же время было бы целесообразно образовать при Государственном комитете Совета Министров СССР по науке и технике научный совет по безопасности движения, который планировал бы и направлял все исследования в этой области.

Сама жизнь ставит сегодня все эти вопросы в повестку дня, и откладывать их решение дальше нельзя.

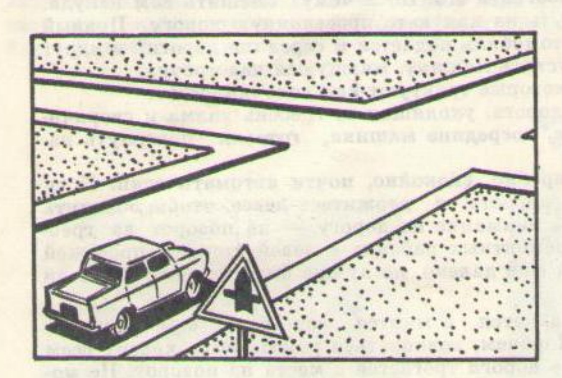
КАК ДВАЖДЫ ДВА

На каком из рисунков водителем нарушены правила стоянки?

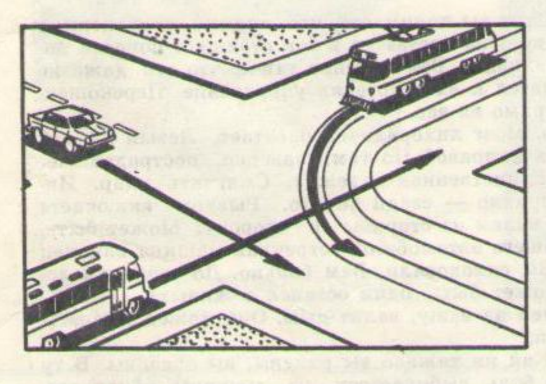
на правом
1
на левом
2
на обоих
3
ни на одном
4

Не ближе какого расстояния от перекрестка разрешен разворот?



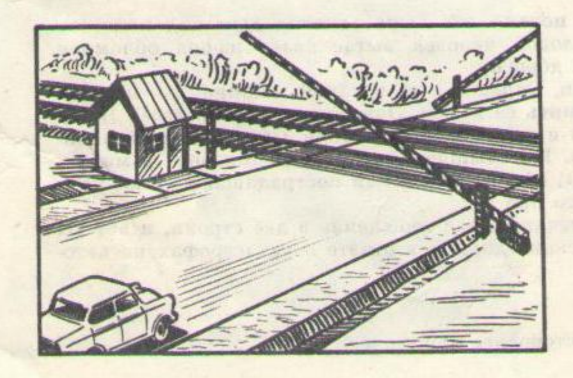
20 м
5
60 м
6
80 м
7
100 м
8
120 м
9

Кто пользуется преимущественным правом проезда?



трамвай
10
автобус
11
автомобиль
12

За сколько метров до закрытого шлагбаума надо остановиться?



1 м
13
5 м
14
10 м
15
20 м
16
30 м
17

Ответы см. на стр. 32

Этот симпозиум примечателен двумя обстоятельствами. Во-первых, самой темой — «Актуальные вопросы рассмотрения дел об автодорожных происшествиях», отразившей то большое внимание, которое придается сейчас повышению безопасности движения автотранспорта. Во-вторых, инициатором симпозиума явился общественный Научно-исследовательский институт судебной защиты при президиумах московских городской и областной коллегий адвокатов — организация самодеятельная.

РАДИ ИСТИНЫ

Симпозиум юристов по практике ведения дел о дорожно-транспортных происшествиях

Не было неожиданным, что разговор вышел за рамки деятельности адвокатов и судебных работников, вылился в серьезное и обстоятельное обсуждение всех многообразных проблем безопасности движения. Ведь, только точно установив истину и полностью раскрыв причины возникновения той или иной опасной ситуации на дороге, можно правильно определить конкретные меры, которые предупредят новые аварии и несчастные случаи.

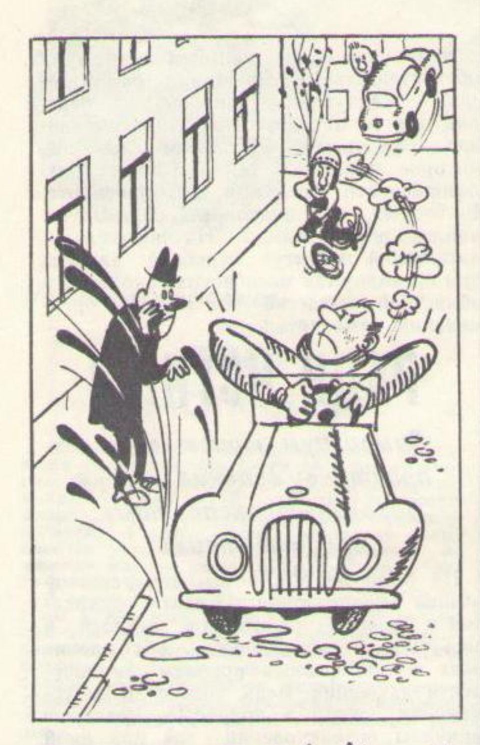
Именно с этой мысли начал свое выступление на совещании начальник Госавтоинспекции Министерства охраны общественного порядка СССР комиссар милиции третьего ранга **В. Лукьянов.** Его доклад был посвящен путям предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Доктор юридических наук профессор **Б. Зотов** остановился на особенностях уголовной ответственности за преступления на автотранспорте. В частности, он высказал соображение о необходимости по-разному квалифицировать действия водителя, а стало быть, и его ответственность при умышленном нарушении Правил движения и просто неосторожном проступке. Это предложение поддержали многие участники совещания.

Конечно, основное внимание было уделено вопросам исследования причин дорожных происшествий. В этом плане с обстоятельными сообщениями выступили подполковник милиции **А. Лебедев,** народные судьи **В. Карпенко, Г. Карцев,** адвокаты **С. Кроник, Л. Могилянский** и другие.

Характерно, что почти в каждом выступлении звучали серьезные претензии к качеству технической, да и судебно-медицинской экспертиз, назначаемых по делам о транспортных происшествиях. Не всегда правильно решается вопрос, необходима ли вообще по тому или иному делу экспертиза и какие перед ней можно ставить задачи. Нередко выводы эксперта не проверяются, и его заключение становится решающим при вынесении приговора. В этой связи многие из участников симпозиума высказывались за создание комментария для юристов к Правилам движения, чтобы исключить субъективное толкование их статей.

Обмен мнениями был, несомненно, полезен. Он поможет точнее сформулировать ряд конкретных представлений в законодательные органы.



АВТОХАМ

ФЕЛЬЕТОН

Он курил,
Где просят: не курить!
Он сорил,
Где пишут: не сорить!
Он старушкам
Места не давал,
Пер в троллейбус,
Словно самосвал.
Шел на стадионе
По ногам...
В общем,
Был обыкновенный хам.
А недавно —
На шофера сдал:
Хамом был он —
Автохамом стал!
Слева —
Разрешается обгон.
Справа —
Всех «обскакивает» он...
То в глаза
Ударит светом фар...
То «притрет» —
Хоть лезь на тротуар!
То промчится,
Не объехав луж:
Пешеходы!
Принимайте душ!
Хам в машину
Капитально влез!
Что ему
Технический прогресс.
И уже
Дрожит Аэрофлот:
Вдруг он
Пересядет в самолет!
Будь к нему, ГАИ,
Вдвойне строга —
И при этом
Будешь ты права,
Потому что хаму дать права —
Это то же
Что свинье — рога!

Михаил ВЛАДИМОВ

ЭТО МОЖЕТ СЛУЧИТЬСЯ С ВАМИ?

Никто, разумеется, не выезжает из гаража с намерением стать участником аварии или другого дорожного происшествия. Но это недостаточная гарантия того, что на дороге действительно все будет в порядке. К тому же водители, даже читая сообщения о всяких ЧП, не всегда думают, что подобное может случиться и с ними. Между тем сложные и аварийные ситуации возникают порой так неожиданно, что всякий сидящий за рулем должен проявлять величайшую бдительность, чтобы не довести дело до беды.

В этом отношении, мы полагаем, читателям журнала будет небесполезно познакомиться с заметкой в английской газете «Морнинг стар».

Ночь. Вы часто ездите по этой дороге, и с вами ни разу не случалось никаких происшествий. Темно, но поверхность дороги удовлетворительная, видимость тоже. Вы спокойны.

Спокойно урчит мотор, автомобиль легко преодолевает милю за милей. У вас отличная машина, однако по натуре вы не любитель быстрой езды. За многие годы вашему автомобилю ни разу не нанесли ни единой царапины. Для столкновения, как известно, необходимы двое, а вы вовсе не собираетесь брать на себя роль этого недостающего второго.

Скорость 50 миль в час, и вы видите, что водитель впереди идет точно так же. Вы давно следуете за ним и убедились, что он опытный водитель. Если бы вы захотели, то уже тысячу раз могли обогнать его. Но к чему? Спешить вам некуда.

Вот он заявил о желании свернуть на какую-то проселочную дорогу. Правый световой указатель ярко мигает, автомобиль подается к середине дороги* и вдруг резко останавливается, чтобы пропустить машину, мчащуюся навстречу...

А дальше происходит то, что некоторые трактуют как «случайность».

Прямо перед вами — основная дорога, уходящая за гребень холма и сворачивающая налево. Справа перекресток, посредине машина, готовая повернуть направо.

Вы реагируете на ситуацию уверенно, спокойно, почти автоматически. Ногу с газа на тормоз, слегка сбавляете скорость и держитесь левее, чтобы обходить машину в центре. Переключаете все внимание на дорогу — на поворот за гребнем холма, автомобиль впереди и ремонтных рабочих с левой стороны проезжей части. До поворачивающей машины еще далеко, но лучше быть начеку: мало ли что ему взбредет в голову.

И вдруг из-за гребня холма появляется и мчится навстречу вам машина. Черт побери! Он перестраивается! Впрочем, волноваться рано: места хватит всем троим. Но что это?! Парень в центре дороги трогается с места на поворот. Не может быть! И тем не менее это так. Да ведь они сейчас столкнутся!

На тормоз! Нога — в пол, и тормоза с каждой секундой усиливают свою железную хватку.

Так и есть. Они сталкиваются. И тут вы понимаете, что, видимо, недооценили скорость машины, несшейся навстречу. Она врезается в бок стоящего поперек дороги автомобиля, и это ее не останавливает. Впечатление такое, что это даже не снижает ее скорости. Она приближается к вам, потеряв управление. Перекошенная и искалеченная, она двигается прямо на вас.

Мотор еще не заглох. Время есть. Мозг лихорадочно работает. Левый кювет? Нельзя. Ремонтные работы. Свернуть направо? Но там, наверно, пострадавшие.

Темно, ничего не видно. Назад? Единственная надежда. Смягчить удар. Инстинктивный, быстрый взгляд в зеркало — сзади никого. Рывком включаете задний ход. Машина приближается, виляя из стороны в сторону. Может быть, пронесет... Нет! Уткнувшись в бок вашего автомобиля, встречная машина наконец замирает. Остановилось все и вся. Вы сплоховали. Вам больно. До сознания доходит: «Я попал в катастрофу и, может быть, один остался в живых».

Из-под капота машины, налетевшей на вашу, валит дым. Она может загореться в любую минуту, а внутри — люди.

Вы обязаны выбраться наружу. Как ни тяжело вы ранены, вы обязаны. В ту самую секунду, когда вы, пересилив боль, выбираетесь из машины, обнаруживается, что вы можете ходить. А самое странное то, что из другой машины тоже выбирается человек, и он тоже в состоянии передвигаться, хотя с ног до головы покрыт грязью и кровью.

Он скребется в дверь машины, потому что тоже заметил дым над капотом. Наконец испачканный кровью молодой человек вытаскивает из-под обломков девушку и укладывает ее у кромки дороги.

Подъезжает полицейский фургон. Спрашивают, в какой машине вы находились, но вы вдруг не можете вспомнить ее номер. Они сажают вас к себе! Ну и ну! Вот вам и довелось прокатиться в полицейской машине. Обыкновенный полицейский фургон, снабженный радио. Вы слышите, как кто-то говорит в микрофон: «Остановите «Скорую помощь», обнаружен пятый пострадавший — повреждения ноги и шок». Оказывается, это про вас.

На следующий день в местной печати о вас сообщение в две строки, и вот вы уже не что иное, как статистическая единица в отчете о катастрофах на автострадах.

---

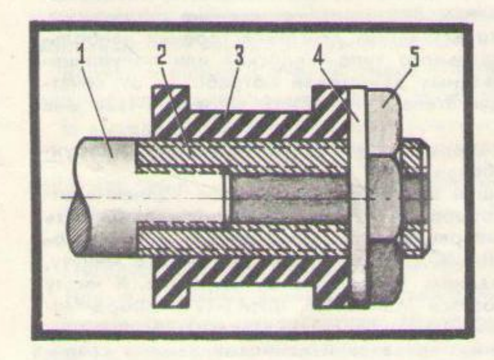
* Напоминаем, что в Англии левостороннее движение.



КАК СМЕНИТЬ ВТУЛКИ

Чтобы заменить изношенные втулки нижних рычагов подвески «Москвича-402» и «407», приходится обычно разбирать ее.

Предлагаю очень простое приспособление, которое позволяет менять втулки с минимальной разборкой. Это удлинитель 2 (см. рисунок) — металлическая втулка с внутренней резьбой М12×1,5 и наружной М18, гайка 5 с резьбой М18 и шайба 4 с отверстием 18 мм. Длина втулки 50 — 60 мм. Когда все будет приготовлено, отверните гайки и освободите штангу стабилизатора с той стороны, где хотите заменить втулку. Теперь, приподняв домкратом нижний рычаг, разгрузите втулку, обрежьте буртик (со стороны балки) и острым концом напильника извлеките ее.



Втулка-удлинитель: 1 — ось нижнего рычага; 2 — удлинитель; 3 — резиновая втулка; 4 — шайба; 5 — гайка.

На резьбу оси 1 наверните удлинитель 2. Смочите новую резиновую втулку 3 изнутри и снаружи тормозной жидкостью, наденьте на удлинитель и через шайбу 4 подожмите гайкой 5. Заправьте отверткой буртик резиновой втулки во втулку рычага и, заворачивая гайку, «запрессуйте» новую втулку на место, слегка покачивая рычаг монтажной лопаткой.

А. БАТЫРЯН

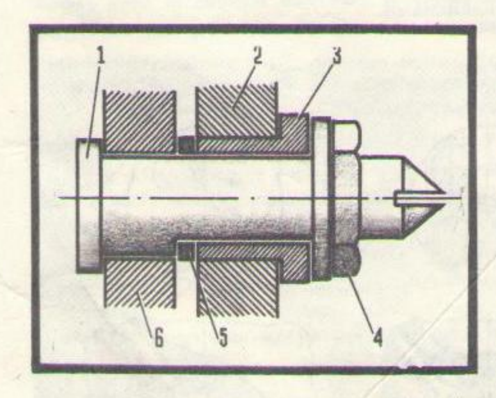
г. Кишинев,
ул. Роз, 31, корп. 6, кв. 41

ПРОСТО И ДЕЙСТВЕННО

Ручной тормоз автомобиля «Москвич-407» не всегда удается отрегулировать. Он работает нормально лишь в том случае, когда его рычаги в барабанах колес (при поджатых гайках эксцентриковых болтов и отсоединенных тросах) свободно поворачиваются.

Но если втулки, на которых должны вращаться рычаги, укорочены из-за многократных поджатий или были изготовлены несколько короче нужного размера, регулировка тормозов невозможна.

Вы хотите быть уверенным в ручном тормозе и всегда иметь возможность правильно его отрегулировать. Для этого выточите новую втулку 3 (см. рисунок) на 0,3—0,5 мм длиннее изношенной или подложите под старую втулку шайбу толщиной 0,3—0,5 мм. Диаметр шайбы должен быть такой же, как у втулки.



Установка дополнительной шайбы: 1 — эксцентриковый болт; 2 — пластина рычага; 3 — втулка; 4 — регулировочная гайка; 5 — дополнительная шайба толщиной 0,3—0,5 мм; 6 — корпус барабана.

Советую попутно осмотреть всю трассу натяжного троса, проверить, не согнут ли болт-ось поворотного рычага и смазать трущиеся поверхности троса.

С. КАРЬЕВ

Ленинград,
Гражданский пр., 96/1, кв. 62

ТАК УДОБНЕЕ

На мотоциклах ИЖ ближний свет переключают на дальний поворотом ключа зажигания. Для этого надо снимать руку с руля, что иногда небезопасно.

Я переделал установленный на мотоцикле переключатель, и теперь он служит и для ближнего и для дальнего света. Мой вариант доработки проще, чем предложенный Г. Бундаковым («За рулем», 1967, № 6).

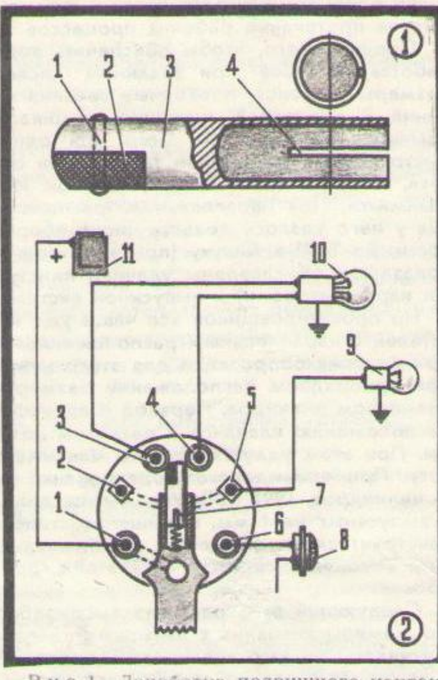


Рис 1. Доработка подвижного контакта: 1 — заклепка; 2 — диэлектрическая вставка; 3 — контакт; 4 — паз.

Рис 2. Схема подсоединения проводов: 1—6 клеммы; 7 — штифт; 8 — звуковой сигнал; 9 — лампа «малого» света; 10 — двухнитевая лампа ближнего и дальнего света; 11 — батарея.

Левую часть подвижного контакта надо спилить (рис. 1) и приклепать на ее место диэлектрическую вставку (текстолит, эбонит). Чтобы контакт не вращался, следует в нем пропилить направляющий паз, а в рычажок вставить штифт. К клемме 1 (рис. 2) необходимо подсоединить провод от батареи, к клемме 3 — провод к нити дальнего света, к клемме 4 — ближнего, клемму 5 соединить дополнительным проводом с лампой стоянки; клемма 2 — свободная.

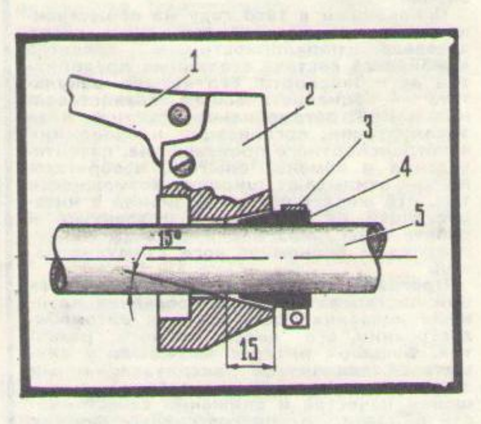
В. ФАЛЕЕВ

г. Тула, ул. Володарского, 61

ВТУЛКА УСТРАНЯЕТ ЗАЗОР

На моем мотороллере В-150М после 6 тысяч километров пробега появился большой зазор между трубой руля и внутренним отверстием кронштейна, на котором крепится рычаг выключения сцепления. Это вызвало сильную вибрацию рукоятки переключения передач и стук.

Чтобы устранить зазор, я расточил отверстие в кронштейне (см. рисунок) и установил на трубу руля разрезную втулку 4, которую закрепил хомутом 3. Втулку сделал из трехмиллиметровой полоски хлорвинила со срезанным на ус (15 градусов) краем.



1 — рычаг выключения сцепления; 2 — кронштейн; 3 — хомут; 4 — втулка; 5 — труба руля.

По мере износа втулки ее надо передвигать в сторону кронштейна и закреплять хомутом. Смазывается втулка тавотом или солидолом.

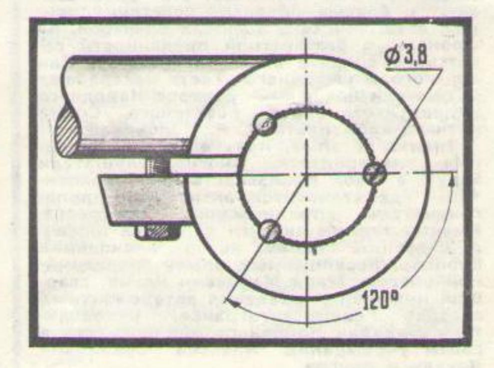
В. БАУЛИН

г. Пенза,
ул. Беляева, 2, кв. 56

ШПОНКИ ПОМОГАЮТ ЗУБЬЯМ

На моем «Ковровце» педаль переключения передач невозможно закрепить неподвижно на валу вследствие износа зубьев в их соединении. Поездки с такой педалью опасны из-за нечеткого включения передач.

Новых деталей у меня не было, и я добился надежного соединения старых установкой трех круглых шпонок (см. рисунок). Для этого высверлил в стыке вала с рычагом педали при завернутом



стяжном болте три отверстия диаметром 3,8 мм. В них после ослабления болта вставил три шпонки диаметром 4 мм и длиной 15 мм. Взаимное положение вала и педали определил заранее на мотоцикле.

В. ИВАНОВ

Крымская область,
Симферопольский район,
пос. Гвардейское,
ул. Гагарина, 3

АВТОМОБИЛИСТЫ ПОВЫШАЮТ ЗНАНИЯ

Недавно в Народном университете технического прогресса и экономических знаний на автомобильном транспорте состоялся седьмой выпуск. В своем Доме культуры на заключительную теоретическую конференцию собрались работники московских автохозяйств. А после нее 523 человека, прослушавшие полный курс лекций, получили свидетельства и значки.

Основанный в 1960 году на общественных началах, университет очень скоро завоевал популярность у среднего командного состава столичных предприятий автотранспорта. Его четыре факультета — социалистического хозяйствования и НОТ, автомобильной техники и ее эксплуатации, организации и экономики автотранспортного производства, патентоведения и обмена опытом изобретателей — открывают широкие возможности тем, кто желает повысить знания в интересующей их области, подготовиться к работе в условиях новой системы планирования и экономического стимулирования.

Программа двухгодичного курса лекций построена с учетом последних научно-технических достижений в автомобилестроении, его перспективного развития. Большой интерес вызывают у слушателей лекции об эксплуатационных особенностях новых автомобилей, повышении качества и снижении себестоимости ремонта, о прогрессивных формах перевозок, по вопросам дорожной безопасности.

В числе постоянных лекторов Народного университета — два члена-корреспондента Академии наук СССР, девять докторов и двадцать два кандидата технических наук. Перед слушателями наряду с видными учеными выступают конструкторы, хозяйственные руководители, работники Госплана СССР, министерств, Главмосавтотранса. Немалую помощь оказывают университету кафедры и лаборатории Московского автомобильно-дорожного института, НИИавтотранспорта, Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института, конструкторско-экспериментальный отдел автозавода имени И. А. Лихачева. Кроме того, организуются встречи с новаторами производства, вечера новой техники, где демонстрируются образцы механизмов и приспособлений, повышающих производительность, культуру труда. Интересно и живо проходят тематические вечера «За безопасность движения», в которых участвуют работники ОРУД — ГАИ, научные сотрудники, исследующие проблемы городского транспорта.

Преподавание технических дисциплин сочетается с серьезной идейно-политической учебой. Слушатели изучают труды классиков марксизма-ленинизма, участвуют в семинарах; выступают с докладами. Часто бывают в университете в гостях известные военачальники, участники Великой Отечественной войны, бывшие воины легендарной батареи «катюш» капитана Флерова. Они рассказывают о боевых подвигах советских воинов, в том числе и военных шоферов, на фронтах, о беззаветной преданности советского солдата своему Отечеству. Как дорогого и желанного гостя встречают слушатели почетного ректора Народного университета Героя Советского Союза летчика-космонавта П. Р. Поповича.

Знания и опыт, полученные в Народном университете, многие слушатели несут в свои производственные коллективы, где становятся активными пропагандистами технического прогресса. Именно такими людьми являются шофер с 35-летним стажем, автор нескольких брошюр, посвященных опыту безаварийной работы, Марк Маркович Калик, старший инженер Управления авторемонтных заводов Главмосавтотранса, руководитель филиала Народного университета в своем учреждении Алексей Семенович Коваль и другие.

Высокую оценку всей деятельности Народного университета, как школе политического воспитания, повышения технико-экономических знаний и изучения передового опыта, дал научно-методический Совет по народным университетам при правлении Всесоюзного общества «Знание».

Новости, события, факты

О КАМЕРАХ СГОРАНИЯ

В автомобильной литературе при описании двигателей часто приводят характеристики камер сгорания, но не расшифровывают, почему одни «плоские» или «полуплоские», другие — «полусферические», «шатровые» или какие-либо еще.

В своих письмах в редакцию читатели просят рассказать, какие бывают камеры сгорания, от чего зависят форма и другие их параметры, как влияет это на процесс горения.

Отвечает кандидат технических наук А. В. Дмитриевский.

Закончился процесс сжатия, воспламенилась смесь, и от того, как будет протекать горение, зависит эффективность работы двигателя, его мощность, экономичность, требование к октановому числу топлива. Значительную, если не решающую, роль в этом играет камера сгорания. В отечественном двигателестроении наибольшее распространение получила камера овального типа — плоская или полуклиновая. Однако переход к выпуску форсированных двигателей потребовал от конструкторов изменения ее формы. Так, в двигателе автомобиля «Москвич-412» она полусферическая.

От каких же факторов зависит форма камеры сгорания? Как влияет ее конструкция на протекание рабочих процессов в бензиновом двигателе?

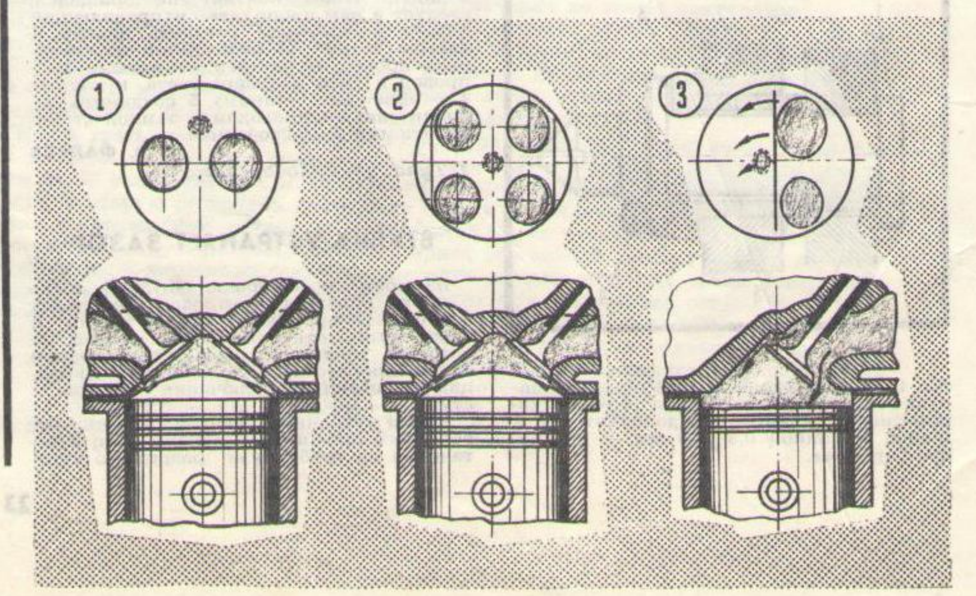
Прежде всего, чтобы обеспечить хорошее наполнение и быстрое удаление отработавших газов при заданном числе оборотов, конструктор должен выбрать размеры клапанов, проходные сечения и направления потоков газов в камере сгорания. В двигателях, имеющих номинальное число оборотов до 5600 в минуту, обычно удается достичь этого при однорядном расположении клапанов. К числу быстроходных двигателей такого типа относятся МЗМА-408, ФИАТ-124, «Форд-таунус», «Моррис мини Купер», «Волво». Исключением является двигатель «Ковентриклаймакс». При параллельном расположении клапанов и клиновой камере сгорания у него удалось довести число оборотов, соответствующее максимальной мощности, до 7000 в минуту (при этом получена удельная мощность 70 л. с./л.). Такие показатели обусловлены удачной конструкцией впускной (с двумя горизонтальными карбюраторами) и выпускной систем.

Но проектировщиков все чаще уже не устраивают мощностные показатели двигателей с параллельным расположением клапанов. Требуется улучшить наполнение при высоких оборотах, а для этого нужно увеличить диаметры тарелок клапанов. При однорядном расположении размеры клапанов определяются главным образом диаметром цилиндра. Переход к полусферической камере сгорания и двухрядному расположению клапанов с развалом позволяет дополнительно увеличить их размеры. При этом удается поднять максимальное число оборотов до 6000—8000 в минуту. Примером такого форсирования может служить двигатель «Порше-901/20» (6 цилиндров, 1991 см^3). Увеличение диаметров тарелок впускных клапанов на 6 мм и выпускных на 4 мм, повышение степени сжатия с 9 до 10,3 и соответствующие конструктивные изменения, обеспечивающие надежность работы, позволили получить высокую мощность — 210 л. с. при 8000 об/мин вместо 130 л. с. при 7000 об/мин.

Следующий этап развития высокооборотных двигателей — применение шатровой камеры сгорания с четырьмя клапанами на каждый цилиндр. Конструкция усложнилась, но зато увеличилось проходное сечение клапанов, уменьшился вес возвратно-поступательно движущихся частей газораспределительного механизма. Наиболее быстроходными в настоящее время являются японские двигатели «Хонда». По литературным данным, конструкторам этой фирмы удалось довести максимальное число оборотов до 23 000 в минуту. Остается загадкой, как можно организовать процесс сгорания за столь короткий промежуток времени, даже при сравнительно малых размерах цилиндров.

Один из способов повышения мощности и снижения расхода топлива — увеличе-

Рис. 1. Полусферическая камера сгорания.
Рис. 2. Шатровая камера с четырьмя клапанами.
Рис. 3. Шатровая камера с двумя смещенными от оси цилиндра клапанами.



ние степени сжатия. Однако на этом легком пути тут же встает барьер — детонационное сгорание, противопоказанное двигателю. При длительной работе с сильной детонацией он перегревается, снижается мощность, уменьшается срок службы выпускных клапанов, увеличиваются износы. Перегрев отдельных элементов камеры сгорания (днища поршня, выпускного клапана, выступающих острых кромок) может привести и к калильному зажиганию, то есть воспламенению смеси не от свечи, а от какой-то раскаленной поверхности или тлеющего нагара, который покрывает поверхность камеры сгорания. Длительная работа с калильным зажиганием обычно приводит к заклиниванию или прогоранию поршня. Чтобы избежать этих неприятных и опасных для двигателя явлений, нужно применять топливо с подходящим октановым числом. Но увеличение числа оборотов двигателя, уменьшение диаметра цилиндра, создание более компактной камеры сгорания позволяют существенно снизить требования к бензину. Так, двигателю одной из моделей «Хонды» при степени сжатия 10 требуется топливо с октановым числом всего 68.

Другим способом, который препятствует детонации, а также улучшает процесс смесеобразования, ускоряет процесс сгорания и увеличивает эффективность работы двигателя, является турбулизация (вихревое перемешивание) смеси. Как можно ее обеспечить? Прежде всего для этого используется энергия струи смеси при впуске. В шатровой камере сгорания при наклонном и одновременно смещенном от оси цилиндра расположении клапана поток смеси входит в цилиндр по касательной. Создается спиралеобразный вихрь, который способствует улучшению смесеобразования и ускорению сгорания, сохраняясь до конца процесса сжатия. В ряде случаев такого рода завихрения удается создать подбором формы выпускного канала или камеры сгорания. Например, в двигателях «Остин» камера по этой причине имеет форму, напоминающую сердце.

Еще более эффективный способ создать завихрения — применение вытеснителей различной формы. При подходе поршня к в.м.т. между его днищем и нижней плоскостью головки создается небольшой объем (его часто называют «защемленным»), из которого смесь вытесняется в основную камеру сгорания и способствует перемешиванию в ней основного заряда. Наибольшие площади вытеснителей и, следовательно, наиболее эффективную турбулизацию смеси удается обеспечить в камерах сгорания со ступенчатым расположением клапанов. Такие камеры мы встречаем в двигателях фирмы «Даймлер-Бенц». Особенно важно образование интенсивных завихрений в двигателях с впрыском бензина — для хорошего перемешивания паров топлива и воздуха. Литровая мощность у серийных автомобилей «Даймлер-Бенц» моделей «200», «250 E», «300 E» доходит до 56,8 — 60 л. с, что для двигателей большого литража является хорошим показателем.

В последнее время ряд фирм перешел к производству двигателей с камерой в поршне. Применение цилиндрической камеры в средней части поршня позволяет обеспечить интенсивность завихрения в конце хода сжатия за счет большой площади кольцевого вытеснителя.

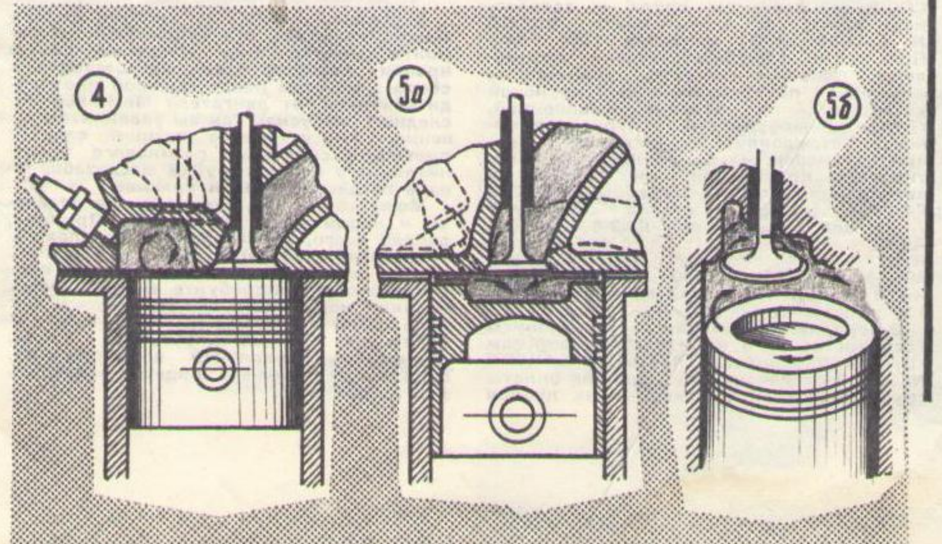
По литературным данным, впускной тракт двигателя «Ауди», выполненный у клапана в виде улитки, обеспечивает спиральный поток смеси в цилиндре. Цилиндрическая форма камеры способствует сохранению вихря до начала сгорания. Существует предположение, что скорость вихря увеличивается при подходе поршня к в. м. т., так как вращение заряда продолжается в цилиндрической камере головки поршня, а у нее диаметр меньше, чем у цилиндра.

Преимуществом камер сгорания такого типа является возможность повысить степень сжатия при равных требованиях к октановому числу топлива. Но у них есть и недостатки. Большая поверхность днища поршня приводит к повышению его температуры со всеми вытекающими отсюда последствиями. Поэтому пока двигатели выпускают преимущественно с камерами сгорания, проверенными на сотнях конструкций, — полусферическими или полуклиновыми, с учетом того, что каждая из них имеет свои особенности, присущие данной размерности двигателя, его назначению, заданной степени сжатия и т. д.

В заключение следует отметить, что влияние формы и размеров камер на процесс сгорания еще далеко не изучено. Перспективность этой области исследовательско-конструкторской работы, несмотря на трудность постановки экспериментов, привлекает самое пристальное внимание специалистов, создающих новые двигатели внутреннего сгорания.

А. ДМИТРЕВСКИЙ,
кандидат технических наук

Рис. 4. Ступенчатое расположение клапанов.
Рис. 5. Камера сгорания в поршне: а — разрез; б — направление потока смеси при впуске.





ЦЕНТР СОВЕТСКОГО АВТОМОДЕЛИЗМА

С каждым годом автомоделизм в нашей стране получает все большее развитие.

В минувшем году в автомодельных кружках, секциях и клубах подготовлено 8989 спортсменов-разрядников. Проведено 3687 разных соревнований. Подготовлено 3852 общественных тренера и 3108 судей. По данным на 1 января текущего года, в командах и секциях постоянно занимается автомоделизмом 53 766 человек. Сейчас в стране действуют уже три кордодрома — в Таллине, Ташкенте и г. Видном (Московская область), — отвечающих современным международным требованиям.

Для того, чтобы обеспечить еще более широкий размах этого вида спорта, решением ЦК ДОСААФ в Москве создан Центральный спортивный автомодельный клуб (ЦСАМК СССР). Он призван стать учебно-методическим и техническим центром. Клуб уже приступил к работе. В нем есть два отдела — спортивный и экспериментально-технический.

В производственных помещениях есть все необходимое для сборки моделей, изготовления отдельных деталей — станки, специальное оборудование, позволяющие строить кордовые и радиоуправляемые модели, совершенствовать их двигатели.

Работники клуба оказывают учебно-методическую помощь спортсменам республик и городов. В Баку, например, состоялся семинар тренеров-инструкторов по автомодельному спорту. В его работе принял участие начальник Центрального спортивного автомодельного клуба тренер сборной страны по автомодельному спорту К. К. Турбабо. Начальник спортивного отдела Б. И. Ефимов выезжал в Ростов-на-Дону, чтобы помочь в работе секции автомоделистов при областном комитете ДОСААФ. Тренер Л. С. Кинцберг побывал в Пензенском педагогическом институте.

Значительная работа ведется клубом по организации соревнований. Разработаны и разосланы на места новые правила их проведения.

По письму приняты меры

ДЛЯ СЕЛЬСКИХ АВТО- И МОТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Читатель А. Шевченко из колхоза «Путь Ленина» Кущевского района Краснодарского края обратился в редакцию с письмом, в котором просил помочь организовать курсы для мотолюбителей.

У нас в колхозе, писал он, многие имеют мотоциклы, а вот права есть лишь у четырех-пяти человек. Некоторые колхозники хотели бы получить права шофера-любителя, но мы не знаем, куда обратиться по поводу обучения.

Письмо тов. Шевченко было направлено в Краснодарский краевой комитет ДОСААФ. Оттуда нам сообщили, что осенью, после уборки урожая, Кущевский райком ДОСААФ откроет курсы для сельских автомотолюбителей.

ОБКОМ ДОСААФ СООБЩАЕТ

Из далекого Сургута Тюменской области пришло письмо от читателя В. Заболотина. Он сообщал о недостатках в работе районного комитета ДОСААФ по подготовке водителей и в развитии технических видов спорта.

Из Тюменского обкома ДОСААФ на наш запрос ответили, что факты, изложенные в письме тов. Заболотина, подтвердились.

В настоящее время принимаются меры к укреплению материально-технической базы организации ДОСААФ Сургутского района, что позволит создать необходимые условия для развертывания учебной, спортивной работы и более широкой пропаганды военно-технических знаний среди населения района.



БЕНЗИН ДЛЯ «МОСКВИЧЕЙ-412»

«Собираюсь в отпуск на «Москвиче-412» и не знаю, где в пути его можно будет заправить. Далеко не на всех АЗС имеются высокооктановые сорта бензина», — пишет киевлянин А. Остапенко. Такой же вопрос задают и другие читатели.

На четвертой странице обложки июньского номера журнала «За рулем» опубликована карта, озаглавленная «АЗС для новых «Москвичей» и «Волг». На ней как раз и показаны те автозаправочные станции, где есть бензин АИ-93 и А-98, необходимый для заправки «Москвичей-412», а также «Волг» ГАЗ-24.

КАК ЗАКЛЕИТЬ БЛОК

Х. Вигаев из г. Нахичевани спрашивает, можно ли заклеить эпоксидной смолой трещину на блоке цилиндров двигателя. Отвечает инженер Е. Моисеенко.

Для ремонта чугунных и алюминиевых блоков с трещинами нужен клей, составленный из следующих компонентов (в весовых частях):

	Для чугуна	Для алюминия
Эпоксидная смола ЭД-6	100	100
Дибутилфталат	20	20
Чугунный порошок	80	—
Газовая сажа	40	—
Слюдяной порошок	40	—
Алюминиевая пудра	—	20
Полиэтиленполиамин	20	10

Сначала приготовьте смесь из смолы, дибутилфталата и наполнителей (сажа, чугунный или алюминиевый порошок, слюда) и тщательно перемешайте в течение 4—5 минут. Эпоксидную смолу перед смешиванием надо нагреть до 60—70 градусов в водяной ванне.

Трещину разделайте зубилом, как для сварки, а на ее концах просверлите отверстия диаметром 3 мм. Поверхность надо тщательно промыть, зачистить металлической щеткой и обезжирить ацетоном или бензином.

Отвердитель — полиэтиленполиамин — следует добавлять непосредственно перед склеиванием. Клей втирают шпателем в трещину и на 15—20 мм по сторонам, в два-три слоя с выдержкой в течение 3—5 минут.

Трещины длиннее 200 мм надо заделывать «заплатами» из стеклоткани, укладывая их на каждый слой клея и прикатывая роликом.

Герметичность блока надо проверить под давлением 3—4 атмосферы.

ЗАМЕНА СТАРТЕРА

«Как мне приспособить стартер СТ-351 к моему «Запорожцу» взамен вышедшего из строя СТ-114?» — спрашивает В. Лапицкий из г. Гомеля.

При установке стартера СТ-351 и реле включения РС-502 взамен СТ-114 подсоедините провод от аккумулятора к клемме на торце тягового реле, а провод от клеммы «КЗ» на том же торце — к «ВК» катушки зажигания. Клемму «С» сбоку тягового реле стартера надо соединить с одноименной клеммой реле РС-502. Так же соедините клеммы «Б» реле РС-502 и реле-регулятора. Одна из двух клемм «К» реле РС-502 соединяется с «Я» реле-регулятора, другая — с «СТ» замка зажигания. Для этого придется проложить провод через всю машину, к приборному щитку. При монтаже можно ориентироваться по схеме включения стартера автомобилей ЗАЗ-965А или «Москвич-407».

НЕ МОДА, А ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ

В. Сычев из г. Якутска и другие читатели спрашивают, почему на новых автомобилях «Москвич-412», ВАЗ-2101 (г. Тольятти) и «Волга» ГАЗ-24 рычаг управления коробкой передач помещен в полу, как это делалось двадцать лет назад.

Двадцать лет назад американские автомобильные фирмы начали выпуск легковых машин с рычагом управления коробкой передач на рулевой колонке. Это объяснялось стремлением конструкторов, во-первых, облегчить выход водителя через правую дверь, а во-вторых, обеспечить возможность размещения трех человек на переднем сиденье (что принято в США). Известную роль в быстром распространении «привода под рулем» сыграла острая конкурентная борьба и реклама, превозносившая «современность» такой конструкции.

Прошло двадцать лет, в течение которых рычаг на рулевой колонке стал устанавливаться на подавляющем большинстве моделей автомобилей в Новом и Старом Свете. Но вот в последнее время новые модели опять стали выпускаться с рычагом на полу. Каковы же преимущества такой конструкции?

Прежде всего, простота устройства, более надежное и четкое переключение передач. Отпадает необходимость в длинных коммуникациях (вал, тяги, рычажки) со сложной кинематикой и шарнирными соединениями, в которых со временем возникают люфты (и, как следствие, нечеткость при переключении, шум). Кроме того, установкой рычага в полу достигается некоторая экономия в весе механизма переключения передач и освобождаются сантиметры подкапотного пространства, к чему стремятся конструкторы всего мира. И эти соображения оказались в конечном счете важнее, чем удобство рычага на руле. Конечно, конструкция механизма переключения в полу не осталась той же, что двадцать лет назад. Рычаг занял наиболее удобное для руки водителя место, стал намного короче.

Большинство водителей охотно переходит на «новый» способ управления коробкой передач, они быстро привыкают к нему и предпочитают «старому», с рычагом на руле.

ОПЛАТА ТРУДА ВОДИТЕЛЯ АВТОКРАНА

А. М. Кривушечева из треста «Лесзагпром» Краснодарского края, Н. И. Бордюга из Полтавского облремстройтреста и ряд других водителей интересуют: в каком порядке определяются тарифные ставки и какие системы оплаты труда и размеры премирования могут быть установлены для водителей, работающих на автомобильных кранах?

Труд водителей, работающих на автомобильных кранах, оплачивается по условиям, установленным для работников автотранспорта постановлением Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариата ВЦСПС № 1142/25 от 23 сентября 1960 года. При этом тарифные ставки определены уже с учетом совмещения ими работ по обслуживанию крановой установки — по второй, повышенной, группе, в зависимости от грузоподъемности автомобилей, а не самих крановых установок, на шасси которых смонтированы краны. Так, при работе на автокранах АК-11, АК-25-1Э (шасси ЗИС-5, ГАЗ-51А) тарифная ставка составляет 70 рублей в месяц; для ЛАЗ-690, АК-32, АК-5Г (шасси ЗИЛ-164) — 80 рублей; для К-51, К-67, К-69 (шасси МАЗ-200, МАЗ-500) — 97 руб. 50 коп.; для К-104, К-162 (шасси ЯАЗ, КрАЗ-210, КрАЗ-219) — 110 рублей.

В порядке исключения постановлением Государственного комитета по вопросам труда и заработной платы и ВЦСПС № 335/13 от 9 июня 1966 года для оплаты труда водителей автомобильных кранов типа АК-75 грузоподъемностью 7,5 тонны, несмотря на то, что крановая установка смонтирована на шасси ЗИЛ-164, применяются тарифные ставки, предусмотренные для водителей, работающих на автомобилях второй группы грузоподъемностью от 5 до 10 тонн, то есть 97 руб. 50 коп. в месяц.

Труд водителей автокранов оплачивается по повременной, или повременно-премиальной (с выплатой премии в размере до 15 процентов соответствующей части месячной тарифной ставки за высококачественное выполнение заданий в срок и досрочно), или по сдельной (с применением норм выработки, утвержденных министерствами, ведомствами) системам оплаты труда. Систему оплаты труда и срок ее действия устанавливает руководитель организации по согласованию с местным комитетом профсоюза, исходя из конкретных условий эксплуатации автокранов и объемов погрузочно-выгрузочных или монтажных работ.

Водителям второго класса ежемесячно выплачивается надбавка за классность в размере 10 процентов и водителям первого класса — 25 процентов тарифной ставки водителя третьего класса.

В настоящее время в некоторых отраслях народного хозяйства (в строительстве, лесозаготовках или в соответствующих им специализированных организациях, входящих в состав других министерств и ведомств) эти рабочие именуются машинистами (крановщиками), тарифицируются по отраслевым тарифно-квалификационным справочникам, и труд их оплачивается по условиям, установленным для работников основного производства этих отраслей.

До перевода таких машинистов-крановщиков на единые условия оплаты труда работников автомобильного транспорта надбавки за классность им не выплачиваются и их премирование основывается на положениях, которые действуют в соответствующих отраслях народного хозяйства.

30-СИЛЬНЫЙ НА МЕСТО 23-СИЛЬНОГО

Можно ли двигатель МеМЗ-966 мощностью 30 л. с. установить на «Запорожец» старого выпуска взамен 23-сильного МеМЗ-965? Что нужно, чтобы заменить коленчатый вал одного двигателя на другой? Это интересует В. Новакова со станции Лыкошино Калининской области.

Поставить 30-сильный двигатель на ЗАЗ-965А можно без какой-либо переделки. Желательно менять двигатель в сборе с коробкой передач.

При замене коленчатых валов двигателей разной мощности (23 и 27 л. с.) не требуется менять другие детали. Коленчатый вал продается обычно в сборе с маховиком, с которым он сбалансирован. Разобщать и переставлять эти детали не рекомендуется.

КОРОМЫСЛА ДОЛЖНЫ СМАЗЫВАТЬСЯ

«Как быть, если упало давление масла в системе и к коромыслам клапанов оно совершенно не поступает?» Этот вопрос волнует владельца «Запорожца» ЗАЗ-965 П. Генелявичуса из г. Вевиса Литовской ССР.

Давление масла в системе смазки можно повысить без существенного ремонта двигателя. Надо установить новую крышку распределительных шестерен в сборе с насосом более высокой производительности (от двигателя МеМЗ-966 последнего выпуска). Так вы увеличите давление. При установке крышки следует проверить состояние резинового уплотнительного кольца трубки маслозаборника в гнезде картера и крышке.

Может быть так, что масло не подается к коромыслам клапанов. Причина, скорее всего, — засорение каналов в толкателях, штангах, регулировочных винтах или коромыслах. Чтобы не снимать головки, попробуйте вначале снять валики коромысел, вынуть штанги (их надо пометить, чтобы не перепутать местами при сборке!) и, разобрав валик, прочистить проволокой все отверстия. Если это не поможет, придется разбирать двигатель.



Вдвое быстрее

Соревнования по автомобильному двоеборью уже несколько лет пользуются заслуженной популярностью среди спортсменов. Они способствуют развитию профессиональных водительских навыков, имеют большое прикладное значение.

Мне не раз приходилось участвовать в организации крупных соревнований по двоеборью. Оно, как известно, включает состязания на мастерство вождения и на экономию топлива. Так вот, в самом методе проведения соревнований на экономию есть, на мой взгляд, серьезный недостаток.

Как правило, они сильно растягиваются по времени. К примеру, на последнем первенстве страны в Ташкенте «экономичное вождение» длилось более семи часов. Дело в том, что участники должны на строго ограниченном количестве бензина пройти как можно больший путь. При этом спортсмену задается минимальная (контрольная) дистанция, которую он обязан закончить, чтобы получить зачет. А распределение мест уже зависит от того, насколько дальше (сверх контрольной дистанции) сможет проехать участник на оставшемся количестве бензина. Поэтому в конце заезда он движется на малой скорости, часто пользуется воздушной заслонкой, неоднократно останавливается, пытается пустить двигатель, когда в карбюраторе остались последние капли бензина.

Наблюдать, как обладающая скоростью машина «ползет» — зрелище не из самых интересных. И не случайно «экономика» собирает очень мало зрителей. Утомительно это и для судей, которые должны после каждого заезда делать трудоемкие замеры трехметровой линейкой. В конечном итоге за час удается пропустить по трассе не более четырех-пяти участников.

Предлагаемый мной метод позволяет проводить соревнования на экономичное вождение в более высоком темпе, упростить необходимое для них оборудование и разметку трассы, повысить зрелищную привлекательность.

Для этого надо поставить перед участниками задачу пройти заданную дистанцию с наименьшим расходом топлива из мерного бачка. При этом дистанция должна составлять 3 километра (то есть быть равной контрольной дистанции нынешних чемпионатов СССР).

Участнику задается контрольное время пребывания на трассе; превысив его, он не получает зачета. Это время для легкового автомобиля, например, можно принять равным 7,5 минуты (из расчета минимальной средней скорости 24 км/час). Таким образом, спортсмен, заканчивая 3-километровую дистанцию, будет идти не на «последних каплях» бензина и с достаточно высокой скоростью. Это не только повысит интерес к соревнованиям со стороны зрителей и участников, но и позволит за час пройти трассу восьми — десяти спортсменам.

Определение результатов в этом случае крайне просто — по разнице уровней бензина (в кубических сантиметрах) на старте и финише. При равенстве расхода топлива у нескольких участников преимущество получает тот, кто быстрее прошел дистанцию. Стимулируется достижение и скоростных показателей.

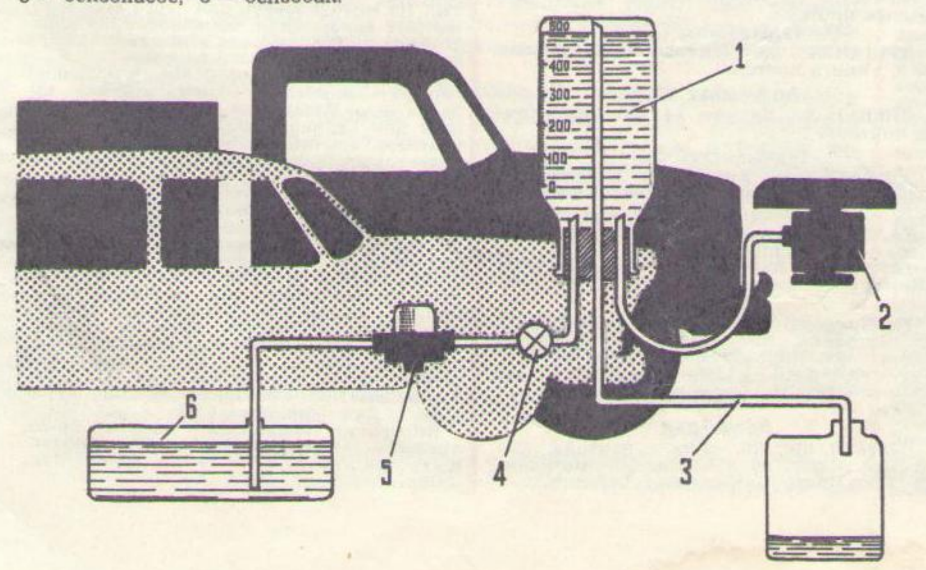
В качестве бачка лучше всего использовать молочную бутылку емкостью 0,5 л (для легковых) или 1,0 л (для грузовых) машин. На стенке бачка наклеивают бумажную шкалу, с делениями через 2 или 3 см³, а в горлышко вставляют пробку из бензостойкой резины с тремя 6-миллиметровыми трубками. Одну из них, снабженную краником, соединяют через штуцер и бензостойкий шланг с бензонасосом, другая, с таким же штуцером и шлангом — идет к карбюратору, а третья — служит для сообщения с атмосферой.

Бачок укрепляют с правой стороны хомутиком, у грузовика перед дверью кабины, и у легкового автомобиля — над передним крылом.

Новый метод прошел практическую проверку и ныне может быть рекомендован для широкого применения.

В. ПОЛЬГУЕВ, мастер спорта СССР

1 — бачок; 2 — карбюратор; 3 — трубка сообщения с атмосферой; 4 — краник; 5 — бензонасос; 6 — бензобак.



СОРЕВНУЮТСЯ СТОЛИЧНЫЕ ВОДИТЕЛИ

Эти соревнования московских таксистов на приз газеты «Неделя» получили название «Где эта улица, где этот дом?» Слова из известной песни выражали их содержание — показать знание географии города, умение ориентироваться, искусно водить машину, быстро устранять неисправности.

Шестьдесят водителей из пятнадцати таксомоторных парков столицы с интервалом в минуту стартовали у стадиона имени В. И. Ленина. Каждый из них получил маршрутно-контрольный листок с адресом первого пункта. Прибывшему на место судья отмечал время и вручал листок второго этапа, и так до конца маршрута. За опоздание на этапе между контрольными пунктами водитель наказывался штрафом, как и за нарушение правил движения, в частности за превышение скорости движения.

Кроме пробега по улицам Москвы, участникам полагалось выступить также в соревнованиях на быстроту смены колеса и скоростном маневрировании.



Вот она, эта улица, этот дом!

Фото В. Хватова.

Быстрее и дешевле всех (по кратчайшему пути) доставил воображаемого пассажира по заданному адресу водитель 13-го таксомоторного парка Ю. Просянников.

В состязаниях на быстроту смены колеса первым был мастер спорта С. Колесник (7-й таксомоторный парк). Ему потребовалось для этого всего 2 минуты 40 секунд. В скоростном маневрировании лучший результат у перворазрядника Н. Кузнецова (7-й таксомоторный парк).

По сумме всех видов соревнований победил водитель 7-го таксомоторного парка спортсмен третьего разряда Б. Колчин. Ему и вручен приз «Недели» — радиола «Ригонда». Переходящий кубок Управления таксомоторного транспорта получила команда 7-го таксомоторного парка.

СКОРОСТЬ МОДЕЛИ — 205 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

В г. Видном (Московская область) 32 автомоделиста выступили в соревнованиях на установление рекордов. Их итог — шесть всесоюзных рекордов на трех дистанциях.

Мастер спорта О. Маслов (Ташкент) в классе 1,5 см³ на дистанции 500 метров достиг скорости 160,714 км/час (прежний его рекорд — 155,172 км/час).

В классе 5 см³ на дистанции 500 метров мастер спорта В. Якубович (г. Жуковский Московской области) показал скорость 197,802 км/час. Он также превзошел свой же прошлогодний рекорд (189,473 км/час).

На дистанции 1000 метров в классе 10 см³ мастер спорта В. Соловьев (ЦСАМК) показал 205,714 км/час.

На дистанции 2000 метров в классе 1,5 см³ О. Маслов добился скорости 145,454 км/час. На этой же дистанции, в классе моделей 2,5 см³ перворазрядник Г. Чудаев (Ташкент) показал скорость 168,228 км/час, а в классе 5 см³ В. Якубович достиг 188,480 км/час.





КНИГА—ПОЧТОЙ

В редакцию поступают письма с просьбой указать, где можно приобрести литературу по автомоделу.

Сообщаем адреса наиболее крупных магазинов, высылающих книги почтой.

РСФСР

АРХАНГЕЛЬСК, пр. П. Виноградова, 30, Центральный книжный магазин; АСТРАХАНЬ, ул. Советская, 17, Дом книги; БАРНАУЛ, пр. Ленина, 70, Книжный магазин; БЕЛГОРОД, ул. Богдана Хмельницкого, 103, Магазин № 1; БЛАГОВЕЩЕНСК, ул. Театральная, 92, Магазин № 5; ВЛАДИВОСТОК, ул. Ленинская, 43, Магазин № 1; ВЛАДИМИР, ул. III Интернационала, 44, Магазин № 1; ВОЛГОГРАД, ул. Рабоче-Крестьянская, 13, «Книга почтой»; ВОЛОГДА, ул. Мира, 14, Книжный магазин; ВОРОНЕЖ, пр. Революции, 33, «Книга почтой»; ВЫБОРГ, пр. Ленина, 6, Книжный магазин № 5; ГОРЬКИЙ, ул. Бекетова, 24/2, «Книга почтой»; ГРОЗНЫЙ, пр. Революции, 24, Центральный книжный магазин № 21; ИРКУТСК, ГСП-270, ул. Литвинова, 1, «Книга почтой»; ИЖЕВСК, ул. Горького, 80, Магазин № 1; КАЛИНИНГРАД, ул. Карла Маркса, 82, Книжный магазин; КАЛУГА, Гостиные ряды, корпус 13, Книжный магазин; КАЗАНЬ, ул. Октябрьская, 18, «Книга почтой»; КРАСНОЯРСК, пр. Мира, 96, «Книга почтой»; КУЙБЫШЕВ, ул. Садовая, 255, «Книга почтой»; ЛИПЕЦК, пр. Мира, 6, магазин № 7 «Техническая книга»; МАГАДАН, пр. Ленина, 11, Центральный книжный магазин № 1; МАХАЧКАЛА, ул. Советская, 12, Магазин № 3; МУРМАНСК, пр. Ленина, 23, «Книга почтой»; НОВГОРОД, ул. М. Горького, 3, Магазин № 3; НОВОСИБИРСК-5, Красный проспект, 60, магазин № 7 «Техническая книга»; ОМСК, ул. Ленина, 17, книжный магазин «Знание»; ОРДЖОНИКИДЗЕ, ул. Джанаева, 20, Книжный магазин; ОРЕНБУРГ, ул. Ленинская, 47, Облкниготорг; ПЕРМЬ, ул. Пионерская, 16, «Книга почтой»; ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ, ул. Ленинградская, 15, Книжный магазин; ПЕТРОЗАВОДСК, ул. Фридриха Энгельса, 13, Книжный магазин; ПСКОВ, ул. Ротная, 34, Книжный магазин; РОСТОВ-НА-ДОНУ, ул. Энгельса, 69, Магазин № 1; РЯЗАНЬ, ул. Подбельского, 65/84, Магазин № 1; САРАТОВ, ул. Вольского, 81, «Книга почтой»; СВЕРДЛОВСК, ул. Малышева, 31-а, магазин № 8 «Техническая книга»; СЕВЕРОДВИНСК, ул. Ленина, 1/31, Книжный магазин; СМОЛЕНСК, ул. Б. Советская, 12/1, Дом книги; СТАВРОПОЛЬ, ул. Ленина, 424, магазин «Знание»; СЫКТЫВКАР, ул. Береговая, 17, «Книга почтой»; ТАМБОВ, ул. Коммунальная, 10, Центральный книжный магазин № 1; ТОМСК-50, пер. Батенькова, 5, Книжный магазин; ТУЛА, ул. Фридриха Энгельса, 49, Книжный магазин; ТЮМЕНЬ, ул. Республики, 155, «Книга почтой»; УЛЬЯНОВСК, ул. Гончарова, 24, Магазин № 1; УФА, ул. Октября, 129, Дом книги; ХАБАРОВСК, ул Серышева, 56, магазин «Хабаровск»; ЧЕБОКСАРЫ, Складской район, база Чувашкниготорга; ЧЕЛЯБИНСК-11, Троицкий тракт, база Книготорга; ЧИТА, центр, ул. Ленина, 56, Книжный магазин; ЭЛИСТА, Базарная площадь, Магазин № 2; ЮЖНО-САХАЛИНСК, ул. Ленина, 299, Книжный магазин; ЯКУТСК, пр. Ленина, 38-б, Книжный магазин.

Украинская ССР

КИЕВ-117, ул. Попудренко, 26, магазин «Книга почтой»; КИЕВ-105, ул. Строителей, 35, Магазин № 59; ВИННИЦА, ул. Ленина, 38, Магазин № 12; ЛУЦК, ул. Ленинградская, 1-а, Магазин № 16; ДНЕПРОПЕТРОВСК, пр. Гагарина, 105, Магазин № 42; ДОНЕЦК, бульвар Шевченко, 24, Магазин № 3; ИВАНО-ФРАНКОВСК, ул. Чапаева, 15, Магазин № 13; СИМФЕРОПОЛЬ, ул. Чехова, 42, экспедиция «Книга почтой»; СУМЫ, ул. 2-я Заводская, 1, Магазин № 16; ХАРЬКОВ, ХТЗ, ул. Карельская, 24, Магазин № 15; КИРОВОГРАД, ул. Ленина, 30/36, магазин № 9 «Техническая литература»; АЛЕКСАНДРИЯ, пл. Октябрьской революции, Магазин № 3; ЛЬВОВ, ул. Базарная, 10, магазин № 19 «Техническая литература»; ЛУГАНСК, ул. Героев Отечественной войны, 5, магазин № 70 «Техническая литература»; ВЛАДИМИР-ВОЛЫНСКИЙ, ул. Карла Маркса, 4, Магазин № 5; ЖИТОМИР, ул. Ленина, 55, Магазин № 1; УЖГОРОД, Театральная, Магазин № 8; ЗАПОРОЖЬЕ, пр. Ленина, 50, магазин № 21 «Техническая литература»; НИКОЛАЕВ, ул. Советская, 3, Магазин № 1; ОДЕССА, ул. Дерибасовская, 27, Магазин № 1; ПОЛТАВА, ул. Пушкинская, 16, ассортиментная база Облкниготорга; РОВНО, ул. Ленинская, 57, Магазин № 8; ТЕРНОПОЛЬ, ул. Богдана Хмельницкого, 17, магазин № 13 «Техническая литература»; ХАРЬКОВ-12, ул. Свердлова, 17, магазин № 1 «Техническая литература»; ХЕРСОН, пл. Свободы, 18-б, Дом книги; ХМЕЛЬНИЦКИЙ, ул. Фрунзе, 50, Магазин № 12; ЧЕРКАССЫ, ул. Урицкого, 45, магазин № 11 «Техническая литература»; ЧЕРНИГОВ, ул. Ленина, 29, магазин № 1 «Техническая и сельскохозяйственная литература»; ЧЕРНОВЦЫ, ул. Кобылянской, 47, магазин № 13 «Техническая литература».

Белорусская ССР

МИНСК, ул. Железнодорожная, 27, «Книга почтой»; БРЕСТ, ул. Куйбышева, 81, «Книга почтой»; ГРОДНО, ул. Кирова, 8, «Книга почтой»; ВИТЕБСК, ул. Ленина, 54, Магазин № 1; ПОЛОЦК, ул. Коммунистическая, 24, Магазин № 9; ОРША, ул. Мира, 5, Магазин № 3; ГОМЕЛЬ, пр. Ленина, 45, Магазин № 1, МОГИЛЕВ, ул. Первомайская, 34, Магазин № 3.

Узбекская ССР

ТАШКЕНТ-122, ул. Волгоградская, 10-а, «Книга почтой»; АНДИЖАН, ул. Ленина, 16, Магазин № 1, «Книга почтой»; БУХАРА, ул. Ленина, 51, «Книга почтой»; НАМАНГАН, ул. Маркса, 8, «Книга почтой»; САМАРКАНД, ул. Ленина, 48, «Книга почтой»; ФЕРГАНА, ул. Ленина, 42, «Книга почтой».

Казахская ССР

АЛМА-АТА, ул. Мечникова, 72, «Книга почтой»; КАРАГАНДА, бульвар Мира, 7-а, «Книга почтой»; АКТЮБИНСК, ул. Либкнехта, 76, «Книга почтой»; ГУРЬЕВ, ул. Морозова, 46, «Книга почтой»; КОКЧЕТАВ, ул. Карла Маркса, 78-а, «Книга почтой»; КУСТАНАЙ, ул. Калинина, 43, «Книга почтой»; ПАВЛОДАР, ул. Ленина, 105, «Книга почтой»; СЕМИПАЛАТИНСК, ул. Ленина, 66, «Книга почтой»; УРАЛЬСК, ул. Почиталинская, 100, «Книга почтой»; ЦЕЛИНОГРАД, ул. Сакко и Ванцетти, 45, «Книга почтой».

Грузинская ССР

ТБИЛИСИ, ул. Камо, 18, магазин «Книга почтой»; СУХУМИ, ул. Лакоба, 58, магазин «Книга почтой» № 7.

Азербайджанская ССР

БАКУ (Баладжары), ул. Натавана, 8, магазин «Книга почтой».

Литовская ССР

ВИЛЬНЮС, ул. Людо Гирос, 22, магазин «Книга почтой».

Молдавская ССР

КИШИНЕВ, 13, ул. Фрунзе, 65, магазин «Книга почтой»; КИШИНЕВ, ул. Пушкина, 15, Магазин научно-технической и учебной книги.

Латвийская ССР

РИГА-24, ул. Квелес, 15, магазин «Книга почтой».

Киргизская ССР

ФРУНЗЕ, ул. Леваневского, 2, магазин «Книга почтой».

Таджикская ССР

ДУШАНБЕ, пр. Ленина, 128, Магазин № 4, «Книга почтой».

Армянская ССР

ЕРЕВАН, ул. Кирова, 14, магазин «Книга почтой».

Туркменская ССР

АШХАБАД, ул. Хивинская, 1, центральный книжный магазин «Книга почтой».

Эстонская ССР

ТАЛЛИН, п/я 199, магазин «Выйтлен сына», «Книга почтой»;

ТАРТУ, п/я 85, магазин «Юликооли», «Книга почтой».

Москва

Ул. Кржижановского, 14, Магазин № 93; ул. Петровка, 15, магазин «Техническая книга»; ул. Кирова, 6, Магазин № 120; Кутузовский пр., 12, Магазин № 25; Садово-Спасская, 21, магазин «Транспортная книга».

Ленинград

Невский пр., 28, «Книга почтой»; Литейный пр., 65, Книжный магазин; ул. Бродского, 4, Книжный магазин.

Их нравы

«ЛОТОС» ПАХНЕТ НИКОТИНОМ

Автогонки — дорогой вид спорта. Это известно всем. Например, 1000-кубовый гоночный автомобиль третьей формулы «Брэбхэм-БТ23» стоит сегодня в Англии 2175 фунтов стерлингов. На эти деньги можно приобрести четыре популярных малолитражки «Остин-Мини» или же шесть самых дорогих 750-кубовых мотоциклов «Нортон-Атлас». Между прочим, машины именно третьей формулы и призваны стать основой для широкого развития автомобильного спорта. А про автомобили формулы 1, предназначенные для участия в чемпионатах мира, и говорить нечего. Цена каждого такого «Лотоса» или «Брэбхэма» достигает десяти, а порой и тридцати тысяч (!) фунтов. А тридцать тысяч — это ведь три «Роллс-Ройса». Конечно, постройка столь дорогих машин всем этим небольшим фирмам была бы не по силам, если бы... если бы не богатые меценаты.

Но они отнюдь не бескорыстны, эти покровители. На содержании у нефтяного концерна «Эссо» жили «Лотос» и «Брэбхэм». «Шелл» систематически подкармливал «Феррари» и BPM, «Бритиш петролеум» давал солидные субсидии «Хонде» и «Куперу». Шинные концерны «Данлоп», «Гудьир», «Файрстоун» тоже «помогали» чем могли — гоночными покрышками и денежными дотациями. В обмен «покровители» получили право вовсю рекламировать успехи «Лотоса», «Феррари» или «Брэбхэма» как свои собственные: «Вы едете на работу на таком же победоносном бензине, что плещется в баках у Грэхэма Хилла!», «На покрышках «Файрстоун» вы, как и Джек Брэбхэм, прикатите к успеху!»; «Покупайте! Покупайте! Покупайте!»

Но в конце прошлого года обстановка изменилась. «Да, сэр, мы высоко ценим Ваши услуги, но вынуждены от них отказаться», — такой ответ один за другим получали руководители гоночных фирм. «Эссо» и «Бритиш петролеум», «Файрстоун» и «Гудьир» отказали им в финансовой поддержке.

Нужен был новый содержатель, готовый щедро оплатить рекламу на гонках. Первым «золотой клад» нашел Колин Чэпмен, владелец и главный конструктор завода «Лотос». Фирма «Джон Плэйерс и сыновья» сказала ему: да, мы согласны, мы будем платить.

Но взамен Чэпмену пришлось расстаться с традиционным для всех английских гоночных автомобилей темно-зеленым цветом. Верхняя половина кузовов «Лотосов» теперь — ярко-алая, нижняя — белая. Их разделяет тонкая золотистая полоса. На полосе — эмблема: «Лучшие в мире сигареты «Гольд лиф» (золотой лист). Под ней, помельче — «гоночная команда «Лотос», а ниже, еле заметно,— «поддерживаем престиж Британии».

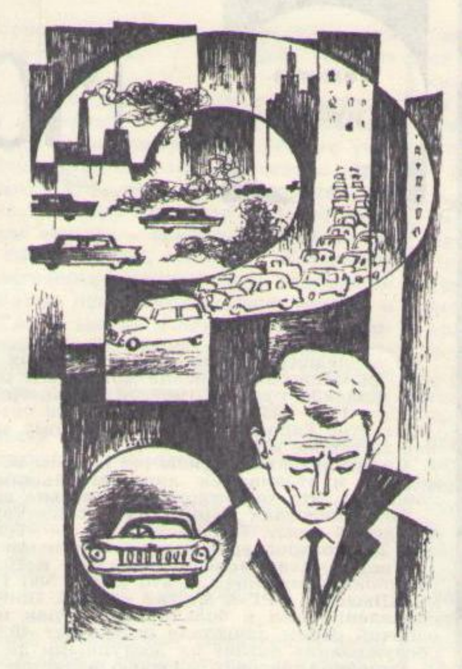
Свой товар Джон Плэйерс рекламирует повсюду (как, впрочем, и его конкуренты). Но использовать для этого еще и гоночные автомобили, соревнования, за которыми наблюдают сто или двести тысяч зрителей, он додумался первым.

Да, «Лотосы» теперь повсюду источают «аромат» никотина. Однако это еще куда ни шло. Известный американский гонщик Дан Герней, строящий в своих мастерских гоночные машины «Игл», в этом году также бросился искать мецената. И нашел.

В мае Герней стартовал в 800-километровых гонках в Индианаполисе на машине, постройку которой финансировал... в общем, один фабрикант, делающий свой бизнес на производстве крышек к унитазам. На борту автомобиля — эмблема этой фирмы-покровителя, а вокруг нее — мелкой россыпью — рекламы свечей, сальников, клапанных пружин, тормозных накладок, которые применены на машине. Среди них просто теряется спортивный номер автомобиля, и уж вовсе незаметной становится надпись «Гонщик — Дан Герней».

Ничего не поделаешь: хочешь брать призы — надо страдать, то бишь возложить спортивную честь на алтарь рекламы.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПАРАДОКСЫ



Автомобиль и англичанин. Это такая же проблема, как и автомобиль и американец. Она стала не только предметом исследования экономистов, но и коронной темой многих журналистов, ею так или иначе занимаются социологи и психологи.

Автомобиль — существенная часть английской экономики. Годовое производство автомобилей в стране превышает 2 миллиона. Из них 1,7—1,8 миллиона легковых. В автопромышленности работают сотни тысяч англичан. Чиновники и клерки компаний, занятых страхованием автомобилей, рабочие — дорожные строители и ремонтники, персонал мотелей, придорожных гостиниц и ресторанов — все они также зависят от автомобиля. Если к ним добавить и тех, кто занимается торговлей, круг людей, причастных к автомобилю, получится очень большим.

Это один аспект. А вот другая проблема — автомобиль и город. Автомобиль, выражаясь фигурально, наступает на жилые кварталы. Отнимает территории, предназначенные для спортивных площадок, теснит зеленые насаждения. Автомобиль требует внушительной перепланировки городов, многих населенных пунктов, большого строительства: ему нужны новые дороги, места для гаражей и стоянок, он вынуждает к сносу мешающих движению зданий и сооружений. Сложные дорожные развязки в двух и трех уровнях привели к изъятию многих удобных земель из сельскохозяйственного оборота.

Парадоксально, но факт: из средства ускорения передвижения человека автомобиль превращается в средство замедления этого передвижения. В Англии, как и в других капиталистических странах, автопромышленники мало интересуются тем, смогут ли шоссейные дороги и улицы городов выдержать все растущее движение транспорта. Мой лондонский знакомый, врач, сказал мне, что он в последние годы работает больше, а поспевает за день на своей машине к меньшему числу больных — мешают заторы, трудности со стоянками. Особенно эти трудности ощущаются летом в Лондоне, где к 1300 тысячам «собственных» автомобилей прибавляется множество туристских машин из других районов Англии, с европейского континента.

Что касается загородного сообщения, то в связи с перенаселенностью на шоссейных дорогах все чаще поднимается вопрос о более широком использовании железнодорожного транспорта для перевозки грузов и пассажиров.

Так обстоит дело сейчас. Будущее тоже не радужное. Исследователи, занимающиеся автотранспортом, высказывают обоснованные опасения, что разрядки не будет. Число автомобилей, например, в Лондоне к 1980 году, возможно, удвоится. По мнению ученых и журналистов, это будет означать паралич города.

Перенапряженности движения сопутствует загрязнение воздуха в городах. Особенно оно пагубно в осенние дни, когда туман мешает естественной вентиляции воздушного бассейна. Туман, отработавшие газы автомобилей, выбросы заводских труб образуют «смог». В 1952 году, задержавшись в Лондоне на пять дней, он унес около восьми тысяч жизней.

Борьба с загрязнением воздуха городов перерастает в государственную проблему. Сейчас в Англии обсуждаются меры по производству менее дымных и не столь шумных автомобилей. Создаются опытные образцы электрических автомобилей на аккумуляторах.

И все же названные выше восемь тысяч — не самая страшная цифра. Настоящим бедствием стали катастрофы, в результате которых ежедневно на кладбища попадают десятки людей.

В последнее время широко обсуждаются вопросы безопасности на дорогах страны. Отмечается, что крупные компании выпускают автомобили с серьезными конструктивными недостатками. Критикуемые не остаются в долгу и обвиняют критикующих в стремлении дискредитировать фирмы.

Но какими бы тревожными ни были последствия, которые вызывает рост автомобильного парка Англии, число автолюбителей не снижается. На дорогах страны вы встретите многие модели легковых машин. Больше всего, пожалуй, «Остинов». Много стареньких, потрепанных «Форд-Англия». Каждую четвертую, не исключая мотоциклов, машину ведет женщина. Автомобиль приближает природу. С автомобилем еще больше расширилось и укрепилось стремление англичан путешествовать.

Однако покупка автомобиля диктуется обычно не этими соображениями. Дело в том, что общественный транспорт в Англии развит слабо, а жилье очень рассредоточено. Надо учесть и то, что для рабочих, занятых на непрерывном производстве, скажем, в химии, в ряде других отраслей, собственный автомобиль — единственная возможность добраться на работу в ночную смену или вернуться домой рано утром. Об этом мне, в частности, говорили рабочие металлургического завода в Ньюпорте, близ Кардиффа.

Есть еще причины, по которым рядовые англичане обзаводятся собственным транспортом: это частая смена места работы. Выбросил рабочего хозяин с завода, закрылось обанкротившееся предприятие — куда-то надо семейному человеку податься. Нередко он ищет работу в другом городе, переезжает с места на место. На своем автомобиле — удобнее и дешевле.

Автомобиль в Англии — это не только средство передвижения, он еще и мерило успеха, так сказать, преуспевания человека в обществе. Обладание автомобилем, по мысли буржуазной пропаганды, должно посеять и укрепить иллюзии, будто положение рабочего соответствует положению капиталиста: ведь и тот и другой ездят на собственной машине! Неважно, что один — на стареньком «Остине», а другой — на шикарном «Шевроле».

Но иллюзии «равенства» быстро развеиваются, если глубже взглянуть на положение рабочего — владельца автомобиля. Покупая машину, он зачастую попадает в сети, из которых ему трудно выбраться. Приходится пользоваться рассрочкой (продажа автомобилей в кредит в Англии распространена широко). А чтобы расплатиться с долгами, надо работать еще больше. И тут не до обострения отношений с предпринимателем, который в любой момент может выкинуть с завода.

С покупкой машины возникают многие другие тревоги. Эксплуатация ее стоит недешево. Цены на бензин, смазочные материалы, тариф на ремонт довольно высоки. Дорого обходится стоянка. Кроме того, в расчет надо принимать еще и большие расходы, связанные со страхованием и налогами.

Если в результате многих усилий рядовому англичанину удается приобрести автомобиль (обычно подержанный), то другие, более необходимые и даже неотложные расходы не укладываются в бюджет семьи; приходится экономить на питании, обуви, одежде, в общем на здоровье. И нередко случается, что даже подержанный автомобиль, стоящий в три-пять раз дешевле нового, быстро теряет владельца, обремененного долгами. Отчасти в силу этой неустойчивости и возник обширный рынок старых автомобилей, всячески рекламируемый.

Нет, автомобиль для рядового англичанина радостей приносит куда меньше, чем огорчений.

А. КИРСАНОВ

Лондон — Портсмут — Кардифф — Бристоль

Успех Геннадия Куриленко

В этом году континентальный финал первенства мира по мотогонкам на гаревой дорожке впервые проводился у нас в стране. Восемнадцать тысяч зрителей заполнили трибуны уфимского мототрека. В континентальный финал вышло рекордное (за последние шесть лет) число польских гонщиков — десять. Благодаря численному преимуществу они вели по существу групповую борьбу, помогая друг другу. У четырех наших спортсменов было, однако, преимущество в лучшем знакомстве с дорожкой «родного трека».

Тренер сборной команды Польши накануне гонок заявил, что, если в восьмерку сильнейших попадет пять из десяти ее членов, его программа-минимум будет выполнена. Так и вышло. Но даже дальновидный Ю. Олейничак не смог предсказать победы уфимца Геннадия Куриленко. Вторым был поляк П. Валошек, третьим — ленинградец В. Смирнов. Последующие места заняли Э. Янцаж, Е. Трешковский, А. Ворына (все Польша), И. Плеханов (СССР), К. Поцейкович (Польша). Они и вышли в европейский финал.

Выступление наших гонщиков в Уфе следует считать успешным — ведь за последние три года в европейский финал удавалось пробиться только одному Плеханову.

Чемпион восстанавливает репутацию

Двукратный чемпион мира по мотокроссу в классе 500 см³ Пауль Фридрихс (ГДР) начал сезон неудачно. На третьем этапе первенства мира, в Швеции, его вновь подвела машина — неполадки в системе зажигания не позволили ему закончить первый заезд. Второй заезд он, правда, выиграл, однако победителем этапа стал швед А. Юнссон на «Хускварне» (1,6). Последующие места распределились так: 2. Х. Хаммаргрен, Швеция, «Хускварна» (4,3); 3. Р. Де Костер, Бельгия, «Чезет» (5,5); 4. В. Валек, ЧССР, «Ява» (3,7); 5. Б. Эберг, Швеция, «Хускварна» (9,2); 6. В. Погребняк, СССР, «Чезет» (2, 13).

В городе Тиккурила (Финляндия) проходил четвертый этап. Здесь первую победу одержал П. Фридрихс (1, 2). Последующие места заняли: 2. А. Юнссон, Швеция, «Хускварна» (2,4); 3. Д. Смит, Англия, БСА (3,3); 4. Д. Бенкс, Англия, БСА (5,1).

Пятый этап в ГДР закончился следующим образом: 1. П. Фридрихс, ГДР, «Чезет» (1,1); 2. В. Валек, ЧССР, «Ява» (3,5); 3. П. Добрый, ЧССР, «Чезет» (2,6); 4. Д. Бенкс, Англия, БСА (4,4); 5. А. Юнссон, Швеция, Хускварна» (6,3); 6. В. Иствуд, Англия, «Хускварна» (9,2).

В 32-градусную жару проходил в чехословацком городе Пршеров шестой этап. Снова высокий класс продемонстрировал Фридрихс, который выиграл оба заезда и одержал третью победу в первенстве. Последующие места заняли: 2. Д. Бенкс, Англия, БСА (3,2); 3. А. Юнссон Швеция, «Хускварна» (4,3); 4. Г. Хоппе, ГДР, «Чезет» (7,4); 5. К. Хикмен, Англия БСА (6,6).

Теперь лидирует Фридрихс — 24 очка. Далее идут: Юнссон (20), Де Костер (12), Эберг и Добрый (по 10), Валек (9).

Соревнуются картингисты

Кубок социалистических стран по картингу в этом году вновь разыгрывается в четыре этапа. Первый из них состоялся в Зеленой Гуре (Польша). По сумме трех заездов победу в личном зачете одержал К. Шуриг (ГДР). Советские картингисты А. Сафонов, В. Вортниекс и О. Шаев заняли соответственно второе, третье и четвертое места. В. Лыткин закончил соревнования шестым.

В командном зачете впереди сборная ГДР (10 очков), далее команды СССР (13), Польши (32), и Венгрии (36).

Спортивный глобус

Техника за рубежом

Мотоциклы «Пух»

В последние годы на международных мотоциклетных соревнованиях обратили на себя внимание австрийские мотоциклы малых кубатур. В шестидневке ФИМ в Закопане (см. «За рулем», 1967, № 12) австрийская команда, выступавшая на машинах классов 100—125 и 175 см³, едва не потеснила признанных фаворитов. В личном первенстве Европы по мотоциклетному многоборью в классе до 50 см³ австрийцы заняли второе место.

Спортивные мотоциклы (на них мы остановимся особо) созданы на базе серийных моделей и отличаются лишь небольшими изменениями двигателя, повышающими мощность. Это характеризует довольно высокий их общий технический уровень.

Мотоциклетная марка «Пух» существует с 1903 года. Ее предприятия накопили солидный опыт. Основной завод — «Тондорф» выпускает ежедневно 500 велосипедов, 200 мотороллеров, мотоциклов и мопедов, а также микролитражные автомобили.

Производство **мопедов** началось в 1954 году, а в 1967 году с конвейера сошла миллионная машина. За это время 580 тысяч их экспортировано в США, Нидерланды, Швецию, ФРГ и другие страны. Популярность мопедов объясняется тем, что на управление ими в большинстве стран не требуется водительских прав, поскольку рабочий объем двигателя составляет 48,8 см³. Простота конструкции, управления и обслуживания делает их доступными людям всех возрастов.

Основной, базовой моделью является мопед MS-50 (рис. 1), предназначенный для ежедневных поездок на работу и загородных прогулок. Двухтактный двигатель с петлевой продувкой и принудительным охлаждением развивает мощность до 1,7 л. с. при степени сжатия 8,5. Диаметр цилиндра — 38, ход поршня — 43 мм. Топливная смесь составляется в пропорции 1 : 25. Коробка передач — двухступенчатая, управляется вращающейся ручкой (на правой стороне руля), смазывается маслом из картера.

Моторная передача — косозубые шестерни, главная — втулочно-роликовая цепь 1/2 × 3/16. Для пуска двигателя, помимо педалей, служит кик-стартер. Цепь освещения питается от генератора переменного тока, зажигание — от маховичного магнето (6 в, 17 вт).

Рама мопеда — стальная штампованная закрытого типа. Передняя вилка — телескопическая с гидравлическими амортизаторами, ход 60 мм. Задняя подвеска — рычажная, ход 85 мм. Легкосъемные колеса с шинами размером 2,25—23 снабжены тормозами колодочного типа диаметром 90 мм.

При собственном весе 45 кг мопед развивает скорость 40 км/час, расходуя 1,6 л горючего на 100 км.

Мопед VS-50D отличается от основной модели незначительно (формой топливного бака, фары, заднего щитка). При том же двигателе он снабжен трехступенчатой коробкой передач.

Совершенно иначе выглядит мопед DS-50 (рис. 2), предназначенный в основном для молодых людей. На нем можно ездить вдвоем по проселочным дорогам и на большие расстояния. Силовой агрегат — такой же, как у MS-50. Переключение передач — ножное или ручное (по выбору). Шины размером 3,00—12.

Мопеды VZ-50N (рис. 3) и VZ-50D обладают повышенной проходимостью благодаря большому диаметру шин (2,75—21) и увеличенному ходу подвески заднего колеса и телескопической вилки. Гидравлические амортизаторы с механизмом регулировки (по нагрузке) смягчают даже очень сильные удары.

Для тех, кто увлекается спортом, предназначен мопед MC-50 (рис. 4). Внешне он напоминает легкий кроссовый мотоцикл благодаря «спортивному» рулю, сиденью, шинам (2,50—19 на переднем колесе и 2,75—19 на заднем) и высоко поднятому щитку заднего колеса. Двигатель (при той же размерности — 38×43 мм) развивает мощность 2 л. с. при 5500 об/мин. и степени сжатия 10,5 Максимальная скорость мопеда 40 км/час.

Моделей **мотороллеров** две: R-50 и R-50 «Автоматик». Они снабжены таким же двигателем, что и мопеды. Между собой мотороллеры различаются коробками передач: R-50 (рис. 5) имеет трехступенчатую коробку (рукоятка переключения на левой


1


2


3


4

стороне руля), а R-50 «Автоматик» — двухступенчатую с автоматическим переключением.

Рама стальная штампованная закрытого типа. Передняя вилка — рычажная с пружинными амортизаторами, ход 80 мм. Задняя подвеска длинно-рычажная с гидравлическими амортизаторами, ход 110 мм. Шины размером 3,0—12.

Весят оба мотороллера — по 80 кг; допустимая нагрузка 240 кг. Максимальная скорость 40 км/час.

С 1967 года (после успешного выступления в многодневке ФИМ 1966 года) начался серийный выпуск мотоциклов М-125 (рис. 6).

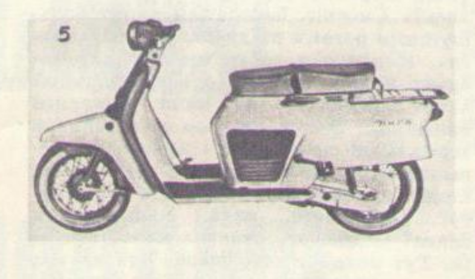
Двухтактный одноцилиндровый двигатель развивает мощность 12 л. с. при 7000 об/мин. и степени сжатия 11. Диаметр цилиндра 55 мм, ход поршня 52 мм, рабочий объем 123,5 см³.

Рабочая поверхность (зеркало) цилиндра, отлитого из легкого сплава, — хромированная.

Необычно на этом мотоцикле веерообразное расположение охлаждающих ребер головки, установка сцепления на правой цапфе коленчатого вала (вместо вала коробки передач, как общепринято) и маховичного магнето — на левой.

Двигатель оборудован глушителем шума впуска с фильтром тонкой очистки воздуха.

Передняя телескопическая вилка (ход 110 мм) и задняя рычажная подвеска (ход 95 мм) снабжены гидравлическими амортизаторами. Диаметр тормозных барабанов — 160 мм. Легкосъемные колеса имеют шины 2,50—17 (переднее) и 3,0 — 17 (заднее).


5


6


7


8

Максимальная скорость мотоцикла около 110 км/час.

Второй тип мотоцикла — 250 SGS (рис. 7). Он снабжен двухтактным двигателем с прямоточной продувкой и традиционными для фирмы «Пух» двумя поршнями на вильчатом шатуне.

Головка отлита из легкого сплава, цилиндр — из серого чугуна. Диаметр цилиндра 2×45 мм, ход поршня — 78 мм, рабочий объем 248 см³, степень сжатия 6,5. Максимальная мощность 16,5 л. с. при 5800 об/мин. Масло подается непосредственно в цилиндр из специального масляного бака.

Системы зажигания и освещения питаются от генератора «Пух» 45/60 вт. На мотоцикле установлены две запальные свечи и аккумуляторная батарея 6 в емкостью 7 а-ч.

Коробка передач — четырехступенчатая с ножным переключением. Моторная передача — двухрядная цепь в масляной ванне.

На переднем колесе — шина размером 3,0—16, на заднем — 3,50—16.

Максимальная скорость мотоцикла — 120 км/час. Сухой вес — 140 кг, допустимая нагрузка — 316 кг.

Для многодневных соревнований фирма выпускает четыре модели, основные параметры которых приведены в таблице.

Двигатели этих машин — двухтактные; цилиндр из легкого сплава с хромированной рабочей поверхностью. Сцепление многодисковое в масляной ванне, коробки передач шести- и семиступенчатые.

Ходовая часть всех моделей МС (спортивных) приблизительно одинакова: легкая рама из труб, телескопическая передняя вилка (ход 125 мм) и задняя подвеска рычажного типа с гидравлическими амортизаторами (ход 90 мм). Для передних колес используются шины 2,50/2,75—21, для задних — 3,25—18 (у МС-50 шины 3,0—18).

Заводские спортсмены ныне принимают участие и в шоссейно-кольцевых гонках, выступая на специальных машинах в классах 125 и 250 см³ (рис. 8).

Мощность двигателя модели 125 см³ около 21 л. с. при 10 000 об/мин., максимальная скорость 170 км/час. У модели 250 см³ мощность 40 л. с. при 10 000 об/мин. и максимальная скорость 200 км/час.

ПАРАМЕТРЫ ДВИГАТЕЛЕЙ МОТОЦИКЛОВ ДЛЯ МНОГОДНЕВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

Модель	Диаметр цилиндра, мм	Ход поршня, мм	Рабочий объем, см³	Максимальная мощность, л. с. (при об/мин.)
МС-50	38,0	44,0	49,9	8,5/9200
МС-100	49,4	52,0	99,5	13,5/8400
МС-125	55,0	52,0	124,0	16,5/8000
МС-175	62,0	55,0	166,0	19,0/7300

В. РОГОЖИН,
председатель Федерации мотоциклетного спорта СССР



Владимир Греков финиширует четвертым

В этом году соревнования на Кубок социалистических стран на автомобилях формулы 3 открылись в польском городе Щецине.

На старт тридцатикруговой гонки (108 км) вышло 32 спортсмена. Первые два места завоевали представители Чехословакии М. Фоусек и В. Бобек, выступавшие на машинах «Шкода Ф3» с четырехтактными двигателями мощностью 95 л. с. Третьим был поляк Л. Беляк на отечественном автомобиле «Промот» с английским двигателем «Форд-Косворт».

Советский гонщик Владимир Греков, впервые участвующий в соревнованиях на Кубок, занял четвертое место. Он стартовал на машине «Эстония-9» с двухтактным двигателем мощностью 85 л. с. Другой наш спортсмен Энн Гриффель (также на «Эстонии-9») вышел на седьмое место (среди 19 финишировавших); Ю. Андреев и Г. Жарков соревнований не закончили.

В командном зачете победила сборная Чехословакии, далее — команды Польши и СССР. Гонщики ГДР на этот раз выступали неудачно (например, Г. Мелькус сошел из-за неполадок в машине) и оказались на последнем месте. Соревнования привлекли 40 тысяч зрителей.

У кроссменов борьба обостряется

В небольшом городе Бильштайн (ФРГ) состоялся шестой этап первенства мира по мотокроссу в классе 250 см³. Прошлогодний чемпион Т. Халльман приложил много сил, чтобы сократить разрыв в очках между ним и Ж. Робером, но все же уступил лидеру. Приводим результаты этого этапа (в скобках — места, занятые гонщиками в каждом из двух заездов): 1. Ж. Робер, Бельгия, «Чезет» (1, 2); 2. Т. Халльман, Швеция, «Хусксварна» (3, 1); 3. А. Вайль, ФРГ, «Майко» (2, 3); 4. О. Петерссон, Швеция, «Сузуки» (4,6).

В Люксембурге, на седьмом этапе Халльман сумел опередить бельгийца. 1. Т. Халльман, Швеция, «Хусксварна» (1, 2); 2. Ж. Робер, Бельгия, «Чезет» (3, 1); 3. Д. Биккерс, Англия, «Чезет» (2, 3); 4. М. Дэвис, Англия, «Нортон-Вильерс» (4, 6); 5. О. Петерссон, Швеция, «Сузуки» (6, 4); 6. А. Вайль, ФРГ, «Майко» (9, 5).

На восьмом этапе первенства в польском городе Щецине четвертую победу одержал Ж. Робер (1, 2). Последующие места заняли: 2. К. Конечный, ЧССР, «Чезет» (3, 3); 3. С. Гебейерс, Бельгия, «Чезет» (2, 4); 4. Е. Петушков, СССР, «Чезет» (4, 7); 5. Г. Моисеев, СССР, «Чезет» (7, 6); 6. Т. Халльман, Швеция, «Хусксварна» (14, 1). Третий советский спортсмен, Л. Шинкаренко, соревнование не закончил.

Девятый этап, состоявшийся в СССР на львовской трассе, мог стать решающим в борьбе за чемпионский титул между Робером и Халльманом. Выиграй Робер, и он стал бы практически недосягаем. Но он не сумел закончить первый заезд, а во втором, как ни старался помешать (в том числе и не очень чистыми приемами) своему главному конкуренту в его дуэли с чехословацким спортсменом Конечным, на результат заезда повлиять не смог.

1. Т. Халльман, Швеция, «Хусксварна» (2, 1); 2. К. Конечный, ЧССР, «Чезет» (1, 2); 3. Д. Биккерс, Англия, «Чезет» (4,3).

Советские гонщики в целом выступили удачно. Л. Шинкаренко получил зачетные очки, а юные В. Кавинов, П. Рулев, С. Овчарук, А. Кибирин заняли в очень сильном по составу соревновании соответственно девятое, тринадцатое, пятнадцатое и семнадцатое места.

Борьба лидеров обострилась. Впереди по-прежнему Робер (50 очков, четыре первых места), на второе место переместился Халльман (33 очка, три первых места), далее Гебейерс (26), Андерссон и Петерссон (по 18), Конечный (17).

На чемпионатах Европы по ралли

Только два экипажа пришли без штрафных очков в Висбаден, на финиш авторалли ФРГ. Это был третий этап личного первенства Европы. Победу одержали финны П. Тойвонен и М. Колари на автомобиле «Порше-911Т» (6 цилиндров, 1991 см³, 185 л. с., 940 кг). Польские спортсмены, чемпион Европы 1967 года С. Засада и Ф. Поставка, выступавшие на «Порше-911Л» (6 цилиндров, 1991 см³, 160 л. с., 1030 кг), вышли на второе место, а французский экипаж Ж. П. Пио и А. Русселло («Альпин-Рено») — на третье.

Традиционное ралли Тюльпанов проходило в Голландии в двадцатый раз. Оно шло в зачет первенства Европы по ралли для автомобильных фирм (третий этап).

Лучшим среди 75 экипажей, принявших участие в этих соревнованиях на 3500 км, был Р. Кларк — Д. Портер («Форд-эскорт твин-кэм»). О. Андерссон и Д. Дэвенпорт, шедшие на такой же машине, заняли второе место, а Ж. Вернэв и М. Вуд («Мини-Купер-С) — третье.

Четвертым этапом первенства Европы среди фирм явилось «Альпийское ралли» в Австрии. Здесь победу одержал шведский экипаж В. Содерштрем — Г. Пальм на «Форд-эскорт твин кэм». А на четвертом этапе личного первенства Европы, «Ралли Акрополь», успеха добились англичане Р. Кларк и Д. Портер, стартовавшие на машине «Форд-эскорт». Вторыми были поляки чемпион Европы С. Засада и Е. Добжанский на «Порше-911 С», опередившие финский экипаж П. Тойвонен—М. Колари (также на «Порше-911 С»). Всего из 56 экипажей соревнования закончил 21.

Побиты старые рекорды

Третий этап чемпионата мира по автогонкам состоялся в Монако. Вопреки традиции дистанция соревнований была сокращена со ста кругов (314 км) до восьмидесяти (251 км). Первым из 16 стартовавших закончил гонку Грэхэм Хилл на «Лотос-Форд-49», показавший на этой короткой и очень сложной трассе рекордную среднюю скорость — 125,24 км/час. Вторым был Р. Этвуд на 12-цилиндровом БРМ-133, опередивший Л. Вьянки и Л. Скарфиотти (оба на машинах «Купер» с восьмицилиндровым двигателем «Альфа-Ромео»). Прошлогодний чемпион мира Д. Хьюм на «Мак-Ларен-Форд-М7А» финишировал пятым и последним.

Четвертый этап проходил в Бельгии на самой «быстрой» трассе чемпионата, 14-километровом кольце Спа-Франкоршамп. Один из фаворитов соревнований Д. Сертисс показал наивысшую скорость круга — 241,14 км/час, но вскоре сошел из-за неполадок в моторе своей «Хонды». Победу одержал В. Мак-Ларен на автомобиле «Мак-Ларен-М7А» с двигателем «Форд». Он преодолел 394,8 км (28 кругов) со средней скоростью 236,797 км/час, побив прошлогодний рекорд. Последующие места заняли: П. Родригес (БРМ), Ж. Икс («Феррари»), Д. Стюарт («Матра-Форд»-МС10», Д. Оливер («Лотос-Форд»), Л. Бьянки («Купер-БРМ-Т86Б»).

По сумме очков лидирует Хилл (24), за ним Хьюм (10) и Мак-Ларен (8).

Матч Рига — Эйзенах

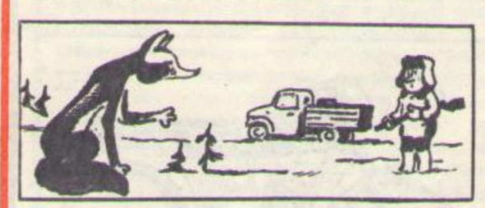
В ГДР состоялся матч юных картингистов городов Эйзенаха и Риги. Соревнования проходили на картах класса 50 см³. В личном зачете первенствовал И. Едровиц (СССР). В командном зачете победу одержали хозяева трассы.





ЛЮБОПЫТНАЯ

Обычно лисиц называют хитрыми. Ту, с которой мне однажды довелось встретиться, хочется назвать любопытной. Работал я в то время в Охотсоюзе на грузовике. Как-то выехали делать облаву на волков. Было решено, кроме волков, стрелять и лисиц, и зайцев.



Я, как всегда, стоял в дозоре неподалеку от машины. Охотники прочесывали лесок. Так вот, стою я, значит, у березы метрах в пяти от машины, ружье — под мышкой. Знаю — возле автомобиля зверю все равно делать нечего, поэтому и руки запрятал в рукавицы: так и так, думаю, стрелять не придется. Гляжу — из кустов вышла лисица, села метрах в шести от меня, покосилась в мою сторону, но на меня ноль внимания. Уставилась на машину, смотрит, облизывается.

Лиса смотрит на машину, я — на лису. Прошло минуты три-четыре, а рыжая не сводит глаз с машины. Потом послышались голоса охотников. Лиса тут же исчезла в тальнике. Через некоторое время кто-то из охотников приметил ее. Пошли по следу. На удивление всех, след привел к машине.

— Ты видел ее? — спросили меня.

— Видел.

— И не стрелял? — удивились мои спутники.

Сказать по правде, у меня рука не поднялась — уж с таким интересом разглядывала хвостатая мою машину! Спугнуть и то жалко было.

П. ПОНОМАРЕВ,
водитель

г. Карасук
Новосибирской области

НЕ ПОНРАВИЛАСЬ...

Прошлой осенью я с товарищем был в подшефном колхозе. Поехали на своих «Волгах». Машины оставили на лугу. Вдруг бежит к нам женщина и кричит: «Чьи это там машины без присмотра? Козел зеленую «Волгу» побил».

«Эх, думаю, ведь это мой автомобиль цвета морской волны. Что там случилось?» Смотрю, бородатый лупит большущими рогами по дверкам моей «Волги». Кинулся я со всех ног к автомобилю, кричу, шумлю, а козел в такой азарт вошел, что на меня никакого внимания. Видит он свое отражение в зеркальной поверхности кузова, разбегается и... бух, бух рогами. Об этом я, конечно, после догадался, а в ту минуту?.. Понимаете, какая меня злость взяла! Подбежал, схватил козла за рога. Тут хозяйка подоспела. Вдвоем мы еле оттащили бородатого от автомобиля.



Товарищи мои шутили: «Не иначе, козел — автолюбитель». Им-то смех, а мне каково. Сколько ездил без происшествий, без аварий и на вот: пострадал от козла. Дверцу он помял изрядно. А что с него возьмешь? Не зря говорят: «...как от козла молока».

А. СКОБЕЛКИН

г. Обнинск
Калужской области

КАК ДВАЖДЫ ДВА

Ответы на задачи, помещенные на стр. 21.

Правильны ответы 2, 8, 10, 14.

Правила стоянки нарушены на левом рисунке. Легко догадаться, что на этом участке дороги установлен знак «Крутой спуск», а непосредственно в месте опасности, о которой предупреждает водителя, стоянка запрещена.

Во второй задаче изображено пересечение дорог, а на дорогах разворот запрещается ближе 100 метров от перекрестка.

На равнозначных перекрестках трамвай пользуется преимущественным правом проезда независимо от направления его движения (третья задача).

При закрытом шлагбауме водитель обязан останавливаться не менее чем за 5 метров до шлагбаума.

На первой странице обложки — фото В. Сакка.

Главный редактор А. И. ИВАНСКИЙ.

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Л. В. КОСТКИН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ФЕДОТОВ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака. Корректор И. П. Замский.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Телефоны 98-52-24 (общий); 98-37-64 (отделы воспитания и обучения; спорта и туризма; безопасности движения и обслуживания); 98-33-28 (отдел науки и техники); 98-36-60 (отделы писем и оформления). Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.6.68 г. Подп. в печ. 16.7.68 г. Тираж 2 000 000 экз. (1—1 300 000 экз.). Бум. 60×90¹/₈. 2,25 бум. л.=4 печ. л. Цена 30 коп. Зак. 279. Г-52484.

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).
3-я типография Воениздата.

в Голландии







Кто уступает дорогу — пароход или автомобиль? Такой вопрос может возникнуть, пожалуй, только в Голландии. Из конца в конец ее расчертили наряду с современными автомобильными магистралями многочисленные судоходные каналы. Водные дороги имеют большое транспортное значение в экономике страны, и это сказывается на статуте, казалось бы, безраздельного хозяина сухопутья — автомобиля. Каналы с дорогами, как правило, пересекаются в одном уровне, и если идет корабль, то, подобно шлагбауму, поднимается разводной мост, и автомобили терпеливо ждут. Как и на этом снимке, что сделан возле Роттердама, где теплоход «Вулкан» остановил на время движение целой колонны автомобилей.

Путевой репортаж по-настоящему интересен тогда, когда автор его смотрит на окружающее и вашими глазами, останавливает свое внимание на тех явлениях и сторонах жизни, которые занимают и вас. Вот почему водителей, без сомнения, привлекут наблюдения специалиста по безопасности движения Л. А. Кузнецова.

Он побывал в Голландии. Мы предлагаем читателям журнала несколько снимков, сделанных им во время поездки по этой стране.



Есть и другой конкурент у автомобиля — велосипед. Велосипедистов в Голландии великое множество, а среди них большое число женщин, причем весьма почтенного возраста. Бесконечными вереницами спешат велосипедисты по своим делам, и картина, подобная этой, что запечатлел фотоаппарат на улицах Гааги, совсем не редкость. Обратите внимание: у велосипеда с автомобилем равные права — вы видите велосипедиста, перестроившегося в левый ряд для поворота.



Большая часть улиц центральной части Амстердама очень узка: эта часть города застраивалась много веков назад. Однако то, что вы видите на снимке, вообще не отвечает нашим представлениям о городской улице. И тем не менее это так. Казалось бы, вряд ли кому-нибудь придет в голову ездить по такому коридору, однако, как видите, специальные дорожные знаки запрещают проезд автомобилей, мотоциклов, велосипедов и конных экипажей. А к ним еще каменные столбики. На знаки надейся, но так надежнее!

Об автомобиле тоже проявляют заботу. В частности, в городах много хорошо оборудованных стоянок. Вот одна из них, в торговом центре Эммелорда. Улица спланирована таким образом, что автомобилям для стоянки отведено совершенно безопасное место вне проезжей части.



На дорогах Голландии трудно заблудиться. Они «разговаривают» с водителями скупым, но ясным языком. Указатели очень крупные, четкие. Вечером они освещены изнутри.



Индекс 70321

Цена 30 коп.



Дары труда.

Фото А. Владимирова